

L'Asian Infrastructure Investment Bank

2016

Jiang Lupiao

Indice

Introduzione-----	3
-------------------	---

Capitolo 1

La nascita di AIIB

1.1 Il background della fondazione dell' AIIB-----	6
1.2 Il processo di preparazione dell' AIIB-----	7
1.3 La politica commerciale dell' AIIB-----	12
1.4 Dove vengono indirizzati gli investimenti AIIB?-----	13

Capitolo 2

Le infrastrutture della Cina

2.1 Di che cosa si occupa l' AIIB?-----	17
2.1.1 L'importanza e le caratteristiche delle infrastrutture nell'economia--	18
2.2 Le infrastrutture, <i>overcapacity</i> , <i>overcapitalization</i> in Cina-----	26
2.2.1 Lo sviluppo delle infrastrutture in Cina-----	26
2.2.2 <i>Overcapacity</i> e <i>overcapitalization</i> in Cina-----	35

Capitolo 3

Il comportamento dell'Europa

3.1	La situazione economica europea negli ultimi anni-----	40
3.2	Perché alcuni paesi europei partecipano all'AIIB?-----	60
3.3	La esperienza europea favorisce lo sviluppo dell'AIIB-----	65

Capitolo 4

Il significato e l'impatto della fondazione dell'AIIB

4.1	L'opportunità per la Cina: l'internazionalizzazione del RMB-----	64
4.2	La Cina può guidare bene l'AIIB?-----	81
4.3	L'AIIB per una nuova strategia multilaterale: <i>One Road One Belt</i> -----	84
4.3.1	La via della seta e la nuova via della seta-----	84
4.3.2	Gli obiettivi e i progetti di OBOR-----	88
4.3.3	Le prospettive generali in Cina e in tutto il mondo-----	91

Conclusione-----	95
------------------	----

Bibliografie e Sitografie

Introduzione

Nel pomeriggio del 2 Ottobre 2013, quando il presidente cinese Xi Jinping ha incontrato il presidente indonesiano Susilo Bambang Yudhoyono a Jakarta, ha dichiarato che, al fine di promuovere lo sviluppo dell'interoperabilità regionale e dell'integrazione economica, la Cina ha in programma di costruire l'*Asian Infrastructure Investment Bank*(AIIB). L'*Asian Infrastructure Investment Bank* ha sede a Pechino ed è un'istituzione multilaterale per lo sviluppo regionale asiatico con un carattere intergovernativo e che si concentra in particolare sulla costruzione di infrastrutture volte a promuovere lo sviluppo dell'interoperabilità nella regione asiatica.

Nella mia tesi ci sono 4 aspetti. Nella prima parte si presenta una breve introduzione di conoscenza utili dell'AIIB: il background, il processo di preparazione, la politica commerciale ecc.. Nella seconda parte spiego l'importanza delle infrastrutture e la situazione cinese delle infrastrutture, *overcapacity*, *overcapitalization* che hanno il collegamento con AIIB. La carenza di infrastrutture impedisce la crescita economica e la competitività internazionale di un paese . Per molti aspetti, l'infrastruttura ha un impatto sull'attrazione che il paese esercita sugli investitori stranieri e determina al contempo la sua capacità di competitività. Il commercio richiede infrastrutture; di conseguenza, la crescita economica può essere limitata dalla carenza delle infrastrutture. Mentre AIIB è nata con lo scopo di sostenere grandi progetti infrastrutturali nella regione asiatica, investendo in maniera concreta in vari settori quali ferrovie, gasdotti, elettricità, strade, porti e comunicazioni. Inoltre, l'AIIB può trasferire le capacità eccedenti ai paesi meno sviluppati, riducendo le pressioni di *overcapacity* e *overcapitalization*. Nella terza parte parlo del comportamento dell'Europa. Espongo dettagliatamente l'economia europea e i vantaggi della partecipazione dell'AIIB. La maggior parte degli stati europei che affrontano difficoltà economiche interne hanno invece il gigantesco potenziale che la AIIB incarna: l'economia eurasiatica è collegata dalle infrastrutture avanzate, mentre la esperienza europea favorisce

lo sviluppo dell'AIIB. Quindi Potrebbe emergere una situazione win-win. Nella quarta parte parlo principalmente della relazione tra l'internazionalizzazione di Renminbi e l'AIIB, nonché una introduzione di conoscenza utili di *One Belt One Road*. Infatti, la AIIB è uno dei progetti di OBOR.

Insomma, dopo la lettura della mia tesi, conoscerete di più l'AIIB.

Capitolo 1

La nascita di AIIB

Nel pomeriggio del 2 Ottobre 2013, il presidente cinese Xi Jinping e il presidente indonesiano Susilo Bambang Yudhoyono si sono incontrati per un colloquio a Jakarta. Il presidente della Repubblica Popolare Cinese ha dichiarato che al fine di promuovere lo sviluppo dell'interoperabilità regionale e dell'integrazione economica, la Cina ha in programma di costruire L'Asian Infrastructure Investment Bank(AIIB), con la precisa intenzione di fornire un valido sostegno finanziario ai paesi in via di sviluppo, compresi quelli dell'ASEAN(*Association of Southeast Asian Nations*).

Prima di tutto, nel successivo paragrafo forniremo una breve descrizione dell'AIIB : cosa è l'Asian Infrastructure Investment Bank, la sua importanza e il suo ruolo.

L'Asian Infrastructure Investment Bank ha sede a Pechino ed è un'istituzione multilaterale per lo sviluppo regionale asiatico con un carattere intergovernativo e che si concentra in particolare sulla costruzione di infrastrutture volte a promuovere lo sviluppo dell'interoperabilità nella regione asiatica. La AIIB mira a sviluppare il processo dell'integrazione economica e rafforzare la cooperazione tra Cina e gli altri paesi e/o regioni dell'Asia. Il capitale autorizzato di AIIB è di 100 miliardi di dollari. Gli investimenti iniziali dell'AIIB si concentreranno principalmente nei seguenti settori: energie, trasporti, sviluppo rurale, sviluppo urbano e logistica.

1.1 Il *background* della fondazione dell'AIIB

Le economie asiatiche rappresentano un terzo del totale dell'economia mondiale; vista la loro dinamicità, le economie dei paesi della regione asiatica presentano una enorme potenzialità di crescita, basti pensare al fatto che la popolazione asiatica costituisce il 60% della popolazione mondiale. Tuttavia, i fondi messi a disposizione della regione asiatica

sono molto spesso insufficienti, in quanto esiste una grave carenza di alcune infrastrutture, come ad esempio nelle ferrovie nazionali, strade, ponti, porti, aeroporti e altre vie di scambi e comunicazioni; tutto ciò ovviamente va a limitare (in parte) e a condizionare lo sviluppo economico della regione asiatica. Al fine di mantenere il livello attuale di crescita economica, gli investimenti interni nelle infrastrutture necessiterebbero di almeno altri 8 miliardi di dollari da poter investire, da aggiungere agli altri 800 miliardi di media che servirebbero su base annuale¹. Di questa somma, il 68% è utilizzato per gli investimenti in nuove infrastrutture, mentre il restante 32% per la manutenzione o la riparazione delle infrastrutture già esistenti. Le istituzioni multilaterali presenti e operanti sul territorio non hanno la possibilità di fornire tale quantità di denaro. La Banca asiatica dello sviluppo (ADB) e la Banca mondiale (WB) possiedono \$ 223.000.000.000, dei quali potrebbero fornire solo 20 miliardi di dollari all'anno ai paesi asiatici, non riuscendo così a soddisfare la domanda finanziaria. Per gli investimenti in infrastrutture serve un lungo periodo di implementazione, un'elevata domanda di fondi, e spesso i flussi sono incerti, quindi risulta molto difficile per il settore privato investire grandi somme in progetti di infrastrutture².

La Cina è diventata il terzo grande investitore nel mondo verso l'esterno e gli investimenti esteri della Cina nel 2012 sono cresciuti dello 17,6%. Inoltre, dopo 30 anni di sviluppo e di accumulazione, la Cina è riuscita a creare una catena industriale completa per quanto riguarda la costruzione di infrastrutture, mostrandosi altamente capace di costituire strade, ponti, tunnel, ferrovie ed altre vie di comunicazione. Le industrie cinesi impegnate nel settore delle infrastrutture hanno grandi aspettative di lavoro a livello internazionale, ma vengono frenate dalla difficoltà di approfittare la superiorità della grandezza stock del capitale delle varie economie asiatiche. A tutto questo va inoltre aggiunta la mancanza di efficaci meccanismi di cooperazione multilaterale e di capitale da investire nelle infrastrutture.

Il presidente Xi Jinping ha avuto l'iniziativa di costituire l'AIIB, con lo scopo di promuovere l'interoperabilità nella regione asiatica, favorire l'integrazione economica e

¹ https://en.wikipedia.org/wiki/Asian_Infrastructure_Investment_Bank

²

http://baike.baidu.com/link?url=4EQaKiA1UjJ_9kQOyWBo5USqQvNLGQeJO9cOB_dEP_fmRjTzrgE3rzorjGfURf3m2U8QqT0mWsoHK_NpCL5KqgtDtn0MBQ3AN5zt8jFrGTpH9_ulDYzH-gSwf47OK2CYVg_SlniNh4VgsOQWvcCWzPs80omDLkUftllwAhZY3tAu

fornire sostegno finanziario ai paesi in via di sviluppo, compresi i paesi dell'ASEAN. La nuova Asian Infrastructure Investment Bank coopererà con le banche di sviluppo multilaterali extraterritoriali già esistenti per promuovere la sostenibilità e la stabilità dello sviluppo economico dell'Asia. Il presidente Susilo ha accolto positivamente la proposta riguardante l'AIIB. Quando il premier cinese Li Keqiang si è recato in visita nel sud-est asiatico, si è discussa nuovamente in maniera più approfondita l'iniziativa della costruzione di AIIB.

1.2 Il processo di preparazione dell'AIIB

Il 24 ottobre 2014, i ministri delle Finanze e i rappresentanti autorizzati, tra cui Cina, India, Singapore e altri 18 membri fondatori iniziali (Bangladesh, Brunei, Cambogia, Kazakistan, Kuwait, Laos, Malesia, Mongolia, Myanmar, Nepal, Oman, Pakistan, Filippine, Qatar, Sri Lanka, Thailandia, Uzbekistan e Vietnam) hanno firmato il "memorandum AIIB" a Pechino e hanno deciso congiuntamente di creare la Asian Infrastructure Investment Bank. Questo primo passo di estrema importanza ha segnato l'inizio dei lavori nella creazione delle nuove istituzioni multilaterali di sviluppo delle regione asiatiche.

Secondo quanto riportato nel "memorandum AIIB", il capitale autorizzato della AIIB ammonta a 100 miliardi di dollari, l'obiettivo del capitale sottoscritto inizialmente dalla Cina è di circa 50 miliardi di dollari. Avendo investito il 50% del totale del capitale, la Cina risulta essere la più grande azionista dell'AIIB³.

La AIIB è una istituzione multilaterale di sviluppo aperta e inclusiva, in quanto accoglie qualsiasi paese interessato a prendere parte a questo progetto, ma per assicurarsi che tutti gli accordi vengano sottoscritti nei tempi stabiliti, le parti hanno concordato la data di scadenza al 31 marzo 2015, invitando così gli interessati a presentare la domanda entro e non oltre il 31 marzo 2015. Una volta approvati dai membri già esistenti, gli eventuali paesi

3

http://baike.baidu.com/link?url=4EQaKiA1UjJ_9kQOyWB05USqQvNLGQejO9cOB_dEP_fMRjTzrgE3rzorjGfURf3m2U8QqT0mWsoHKNpCL5KqgtDtn0MBQ3AN5zt8jFrGTpH9_ulDYzH-gSwf47OK2CYVg_SlniNh4VgsQQWvcCWzPs80omDLkUftllwAhZY3tAu

interessati potrebbero diventare essi stessi membri fondatori, partecipare ai processi delle trattative e prendere parte ai processi preparativi dell'AIIB. Per coloro che non prenderanno parte all'AIIB in qualità di membri fondatori, sarà comunque concesso a loro successivamente di partecipare come membri ordinari.

Dal 28 novembre 2014 al 4 novembre 2015 sono state convocate in tutto otto riunioni di trattativa tra i rappresentanti dell'AIIB, nelle quali si è discusso dei regolamenti da adottare e dei programmi di lavoro, degli "Statuti AIIB", e di altri aspetti riguardanti l'ambiente, la sicurezza sociale, nonché i lavori di deliberazione e di nomina.

Il 29 Giugno 2015, si è tenuta a Pechino la cerimonia della sottoscrizione dei "Patti AIIB". I ministri delle finanze e/o i rappresentanti autorizzati di 57 membri fondatori hanno partecipato alla cerimonia. I 50 paesi che hanno superato il processo di approvazione per essere ammessi all'interno dell'AIIB hanno sottoscritto ufficialmente i "Patti AIIB". Questi 50 paesi sono i seguenti: Australia, Austria, Azerbaijan, Bangladesh, Brasile, Cambogia, Brunei, Cina, Egitto, Finlandia, Francia, Georgia, Germania, Islanda, India, Indonesia, Iran, Italia, Israele, Giordania, Kazakistan, Corea del Sud, Kirghizistan, Laos, Lussemburgo, Maldive, Malta, Mongolia, Myanmar, Nepal, Paesi Bassi, Nuova Zelanda, Norvegia, Oman, Pakistan, Portogallo, Qatar, Russia, Arabia Saudita, Singapore, Spagna, Sri Lanka, Svezia, Svizzera, Tagikistan, Turchia, Emirati Arabi Uniti, Regno Unito, Uzbekistan, Vietnam ⁴.
(tabella 1)

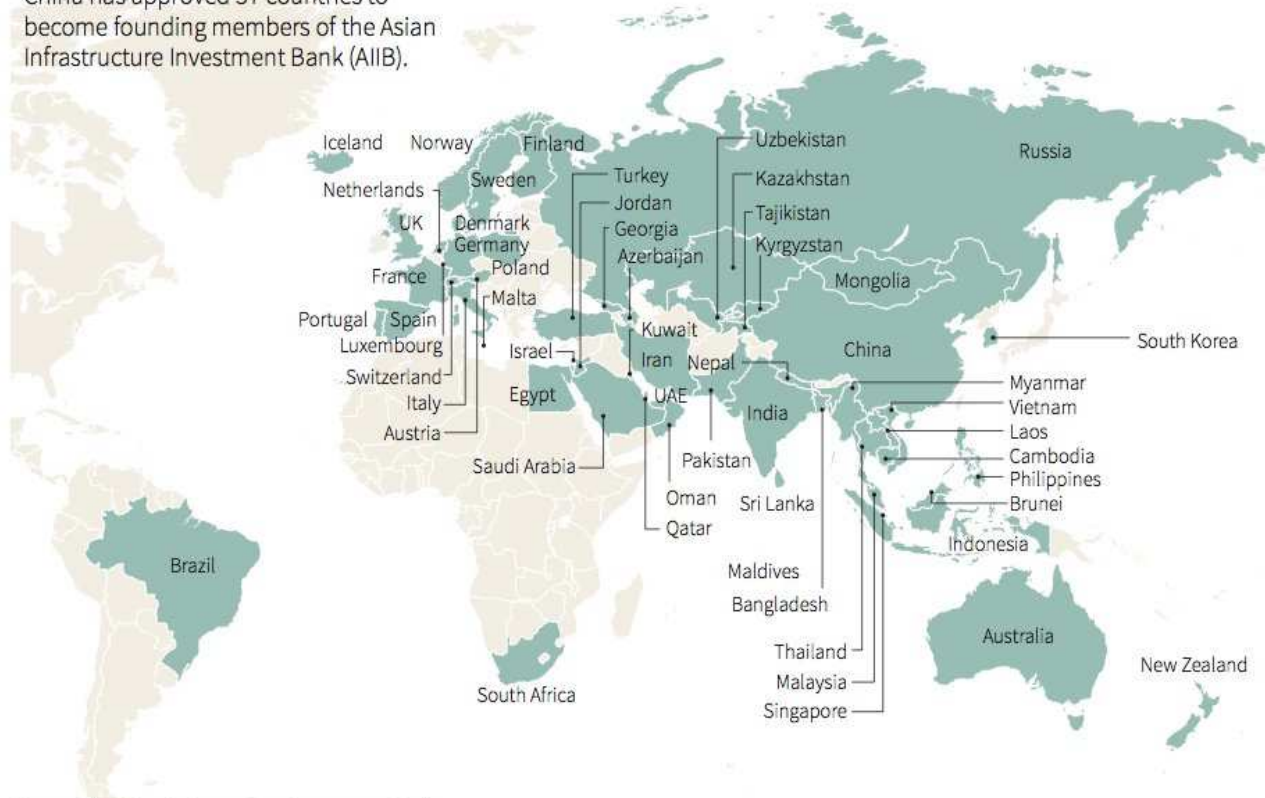
4

http://baike.baidu.com/link?url=4EQaKiA1UjJ_9kQOyWBo5USqQvNLGQejO9cOB_dEP_fMRjTzrgE3rzorjGfURf3m2U8QqT0mWsoHK_NpCL5KqgtDtn0MBQ3AN5zt8jFrGTpH9_ulDYzH-gSwf47OK2CYVg_SlniNh4VgsOQWvcCWzPs80omDLkUftllwAhZY3tAu

Tabella 1: Mappa dei membri fondatori

AIIB founding members

China has approved 57 countries to become founding members of the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).



Source: The Asian Infrastructure Investment Bank

J. Pong, 19/05/2015

REUTERS

Tra i membri permanenti del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite sono stati presenti i seguenti quattro: Cina, Gran Bretagna, Francia, Russia.

Tra i membri del G20 si sono presentati i seguenti quattordici rappresentanti: Cina, Gran Bretagna, Francia, India, Indonesia, Arabia Saudita, Germania, Italia, Australia, Turchia, Corea del Sud, Brasile, Sud Africa e Russia.

Tra membri del G7 sono stati presenti quattro paesi : Gran Bretagna, Francia, Germania, Italia.

Anche i paesi BRIC hanno partecipato segnalando la loro presenza: Cina, Russia, India, Brasile, Sud Africa.

34 paesi dell' Asia, 18 paesi Europei, 2 paesi dell'Oceania, 1 paese del Sud America, 2 paesi africani - per un totale di 57 paesi - sono ufficialmente diventati i membri fondatori dell'AIIB.(Tabella 2)

Tabella 2: Elenco dei membri fondatori dell'intenzione

continenti	Paesi / Regioni	Data di domanda	Data di approvazione	Sottoscrizione dei patti di AIIB	nota
<u>Asia</u>	Bangladesh	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Brunei	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Cambogia	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Cina	24/10/2014	24/10/2014	Sì	membro permanente del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite G20
	India	24/10/2014	24/10/2014	Sì	G20
	Indonesia	25/11/2014	25/11/2014	Sì	G20
	Giordania		07/02/2015	Sì	
	Kazakhstan	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Kuwait	24/10/2014	24/10/2014	No	
	Laos	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Malaysia	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Maldives		31/12/2014	Sì	
	Mongolia	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Myanmar	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Nepal	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Oman	24/10/2014	24/10/2014	Sì	

	Pakistan	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Filippine	24/10/2014	24/10/2014	No	
	Qatar	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Arabia Saudita		13/01/2015	Sì	G20
	Singapore	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Corea	26/03/2015	11/04/2015	Sì	G20
	Sri Lanka	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Tajikistan		13/01/2015	Sì	
	Thailandia	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Turchia	26/03/2015	10/04/2015	Sì	G20
	Uzbekistan	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Vietnam	24/10/2014	24/10/2014	Sì	
	Kyrgyzstan	31/03/2015	09/04/2015	Sì	
	Israele	31/03/2015	15/04/2015	Sì	
	Georgia	28/03/2015	12/04/2015	Sì	
	Emirati Arabi Uniti	20/03/2015	03/04/2014	Sì	
	Azerbaijan	31/03/2015	15/04/2015	Sì	
	Iran	Entro 21/03/2015	03/04/2015	Sì	
<u>Europa</u>	Austria	27/03/2015	11/04/2015	Sì	
	Danimarca	28/03/2015	12/04/2015	Sì	
	Francia	17/03/2015	02/04/2015	Sì	membro permanente del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite G20
	Germania	17/03/2015	01/04/2015	Sì	G20
	Italia	17/03/2015	02/04/2015	Sì	G20
	Lussemburgo	18/03/2015	27/03/2015	Sì	
	Paesi Bassi	28/03/2015	12/04/2015	Sì	
	Spagna	27/03/2015	11/04/2015	Sì	
	Svizzera	20/03/2015	28/03/2015	Sì	

	Inghilterra	12/03/2015	28/03/2015	Sì	membro permanente del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite G20
	Svezia	31/03/2015	15/04/2015	Sì	
	Finlandia	30/03/2015	12/04/2015	Sì	
	Norvegia	31/03/2015	14/04/2015	Sì	
	Islanda	31/03/2015	15/04/2015	Sì	
	Russia	30/03/2015	14/04/2015	Sì	membro permanente del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite G20
	Portogallo	31/03/2015	15/04/2015	Sì	
	Polonia	31/03/2015	15/04/2015	Sì	
	Malta		09/04/2015	Sì	
<u>Oceania</u>	neozelandese	28/11/2014	04/01/2015	Sì	
	Australia	29/03/2015	13/04/2015	Sì	G20
<u>Sudamerica</u>	Brasile	28/03/2015	12/04/2015	Sì	G20
<u>Africa</u>	Egitto	30/03/2015	14/04/2015	Sì	
	Sudafrica	31/03/2015	15/04/2015	No	G20

1.3 La politica commerciale

L'AIIB si impegnerà ad aderire ad una politica commerciale internazionale, svolgendo le pratiche con regolarità e mantenendo standard elevati per garantire il funzionamento professionale, efficiente, trasparente ed onesto della stessa. La AIIB attingerà dalle banche multilaterali di sviluppo già esistenti prendendo come riferimento le

loro esperienze e pratiche per quanto riguarda l'aspetto nel contesto ambientale e sociale, delle politiche di approvvigionamento, della gestione dei progetti e della valutazione della sostenibilità del debito ecc⁵. La Asian Infrastructure Investment Bank si impegnerà ad evitare l'attuazione di reati di falso, rimanendo fedele agli standard di qualità superiore; inoltre, l'AIIB si concentrerà nella riduzione dei costi migliorando al contempo l'efficienza operativa.

In base alle prerogative nazionali nell'ambito della globalizzazione economica, le riserve di valuta estera in eccesso e le capacità produttive in eccesso verranno impiegate come canale principale per investire sull'urbanizzazione rurale e la costruzione di città ecologiche (Eco-City)⁶. Basandosi su questo canale, l'AIIB definirà la propria natura, nonché la sua struttura e il suo funzionamento.

1.4 Dove vengono indirizzati gli investimenti AIIB?

In qualità di istituto finanziario regionale proposto dalla Cina per creare infrastrutture, l'attività principale della AIIB è la assistenza nella costruzione di nuove infrastrutture per i paesi della regione Asia-Pacifico. A seguito della sua creazione, l'AIIB fornirà sostegno finanziario per i progetti di realizzazione di infrastrutture nei vari paesi asiatici.

Il primo obiettivo dopo la fondazione di AIIB è quello della costruzione di una “cintura economica”, nota più comunemente con il nome di “Via della Seta”(Silk Road Economic Belt), che colleghi Pechino a Baghdad tramite una complessa rete ferroviaria. La “cintura economica” della Via della Seta è un piano di cooperazione economica formato tra la Cina e i paesi dell'Asia occidentale, riprendendo sostanzialmente il percorso dell'antica Via della Seta(The Ancient Silk Road), includendo sul territorio della Cina cinque province a nord-ovest (Shaanxi, Gansu, Qinghai, Ningxia, Xinjiang) e altre quattro nel sud-ovest (Chongqing, Sichuan, Yunnan e Guangxi). La regione asiatica è ricca di risorse e la

⁵ Asian Infrastructure Investment Bank, Articles of Agreement, 2015

⁶ Asian Infrastructure Investment Bank, Articles of Agreement, 2015

formazione di una “cintura economica” tramite una nuova Via della Seta avrebbe un impatto di enorme importanza sull'economia mondiale. La Nuova Via della Seta prevede uno sviluppo economico seguendo due percorsi : il percorso verso l'est, vale a dire il cerchio economico dell'Asia-Pacifico (*Asia-Pacific economic circle*) e il percorso verso l'ovest comprendente il cerchio economico Europeo (*European economic circle*). Il “corridoio economico” (*economic corridor*) che si andrebbe a creare tramite la Nuova Via della Seta rappresenterebbe il percorso più lungo e con più potenziale sviluppato del mondo. Al fine di costruire la “cintura economica” della Nuova Via della Seta, la Cina ha già cominciato a collaborare in vari progetti con molti altri paesi lanciando una serie di iniziative riguardanti collaborazioni nel campo energetico, in quello delle interconnessioni tra i vari paesi e in quello economico-commerciale, dedicando particolare importanza alla cooperazione regionale e a quella finanziaria ⁷(Tabella 3).

La proposta della Cina di costruzione una “cintura economica” riprendendo il percorso dell'antica Via della Seta, si basa sull'idea di sviluppo e prosperità comune, mirando a collegare nel miglior modo i mercati asiatici ed europei. Questa Nuova Via Della Seta arricchirà ulteriormente quanto già fatto in passato, apportando enormi benefici ai paesi e alle popolazioni che si troveranno lungo il suo percorso.

Tabella 3: progetti di cooperazione

Cooperazione energetica	La costruzione e il funzionamento dell'oleodotto tra Cina e Kazakhstan oleodotto; gasdotto centrale tra Cina e il resto dell'Asia e altri grandi progetti di cooperazione energetica ⁸ .
--------------------------------	---

⁷

http://baike.baidu.com/link?url=4EQaKiA1UjJ_9kQOyWBo5USqQvNLGQejO9cOB_dEP_fMRjTzrgE3rzorjGfURf3m2U8QqT0mWsoHK NpCL5KqgtDtn0MBQ3AN5zt8jFrGTpH9_ulDYzH-gSwf47OK2CYVg_SlniNh4VgsOQWvcCWzPs80omDLkUftllwAhZY3tAu

⁸ <http://www.cnpc.com.cn/en/FlowofnaturalgasfromCentralAsia/FlowofnaturalgasfromCentralAsia2.shtml>

Economia e commercio

La Cina è diventata il principale partner commerciale dei paesi dell'Asia centrale e mira a diventare il secondo più grande partner commerciale del Kazakhstan, dell'Uzbekistan, del Kirghizistan e del Tagikistan⁹.

Interconnessione

La SCO(Shanghai Cooperation Organization) si propone di sviluppare la cooperazione economica nelle quattro aree della finanza, dell'energia, delle comunicazioni e dell'agricoltura¹⁰. Attualmente, la Cina sta promuovendo attivamente l'interconnessione tra i paesi dell'Asia centrale per costruire una rete di ferrovie, autostrade, aeroporti, telecomunicazioni, reti elettriche e gasdotti per favorire il flusso del capitale, nel settore della logistica e dello scambio di informazioni con gli altri paesi dell'Asia Centrale.

Cooperazione regionale

Con la costruzione della “cintura economica” della Nuova Via della Seta sarà possibile espandere lo spazio per il canale di trasporto integrato, ottimizzare l'allocazione dei fattori di produzione, promuovere l'integrazione economica regionale e promuovere l'integrazione economica interregionale¹¹. Si tenderà a semplificare il commercio e le procedure degli investimenti, dando più importanza alla cooperazione economica e tecnologica, nonché alla creazione di zone di libero scambio.

⁹ Joint Written Interview with Media from Turkmenistan, Russia, Kazakhstan, Uzbekistan and Kyrgyzstan, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2013

¹⁰ The SCO summit to strengthen financial cooperation in the construction of agricultural, energy, communications, transport and logistics, People's Daily Overseas Edition, 2015

¹¹ Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, National Development and Reform Commission People's Republic of China, 2015

cooperazione finanziaria

La Cina ha sottoscritto “The border trade settlement currency agreement” assieme alla Russia, al Kirghizistan e al Kazakistan per promuovere la cooperazione commerciale. Successivamente, i paesi in questione di impegneranno a promuovere swap su valute regionali per incentivare il commercio offshore, lo sviluppo bancario e altre misure finanziarie della Shanghai Cooperation Organization (SCO)¹².

¹²

http://baike.baidu.com/link?url=59ylv-Zr9f821y-d8hEH_64GLaCsMsSpkbGN0Jlmt_xbHLRyihjA1pg3MyoljD4zhP4eBQZF9J2j2RKeaLIC_C_

Capitolo 2

Le percezioni delle infrastrutture e delle situazioni della Cina

2.1 Di che cosa si occupa l'AIIB?



La “Asian Infrastrutture Investment Bank”, nota più comunemente con l’acronimo AIIB, è nata con lo scopo di sostenere grandi progetti infrastrutturali nella regione asiatica, investendo in maniera concreta in vari settori quali ferrovie, gasdotti, elettricità, strade, porti e comunicazioni(Figura 1).

Grazie alla fondazione dell’AIIB, i progetti potranno avere a accesso vari servizi finanziari, prestiti come l’ *equity Investment*, garanzie ecc. Sempre tramite l’AIIB, la Cina sosterrà lo sviluppo di infrastrutture nell’Asia, promuoverà la costruzione di *Free Trade Zone* nella regione Asia-Pacifico e si orienterà verso l’integrazione finanziaria e l'internazionalizzazione dello yuan cinese (RMB).

Figura 1: Aspetti degli investimenti della AIIB



2.1.1 L'importanza e le caratteristiche delle infrastrutture nell'economia

Per capire meglio gli obiettivi prefissati dall'AIIB, dobbiamo innanzitutto comprendere il significato delle infrastrutture e il loro ruolo nella crescita sostenibile delle regioni e/o dei paesi.

In economia con infrastruttura si va a definire la rete di beni e servizi che, pur non operando direttamente sul sistema produttivo, è fondamentale per lo sviluppo socio-economico delle regioni e dei paesi, in quanto stabilisce i rapporti tra le parti. È frequente in economia l'uso del sinonimo capitale fisso sociale. Trasporti, energia e telecomunicazioni delineano i servizi primari, ovvero quella serie di infrastrutture che devono presentare un'elevata accessibilità a basso costo per consentire al Paese di crescere.

Il sistema delle infrastrutture dell'area trasporti comprende generalmente i seguenti tre macro-blocchi: logistica, porti, strade e ferrovie (Tabella 4¹³).

¹³ L'importanza delle infrastrutture per la crescita sostenibile, Alberto Brugnoli, Éupolis Lombardia, 2013

Tabella 4: Sistema infrastrutturale

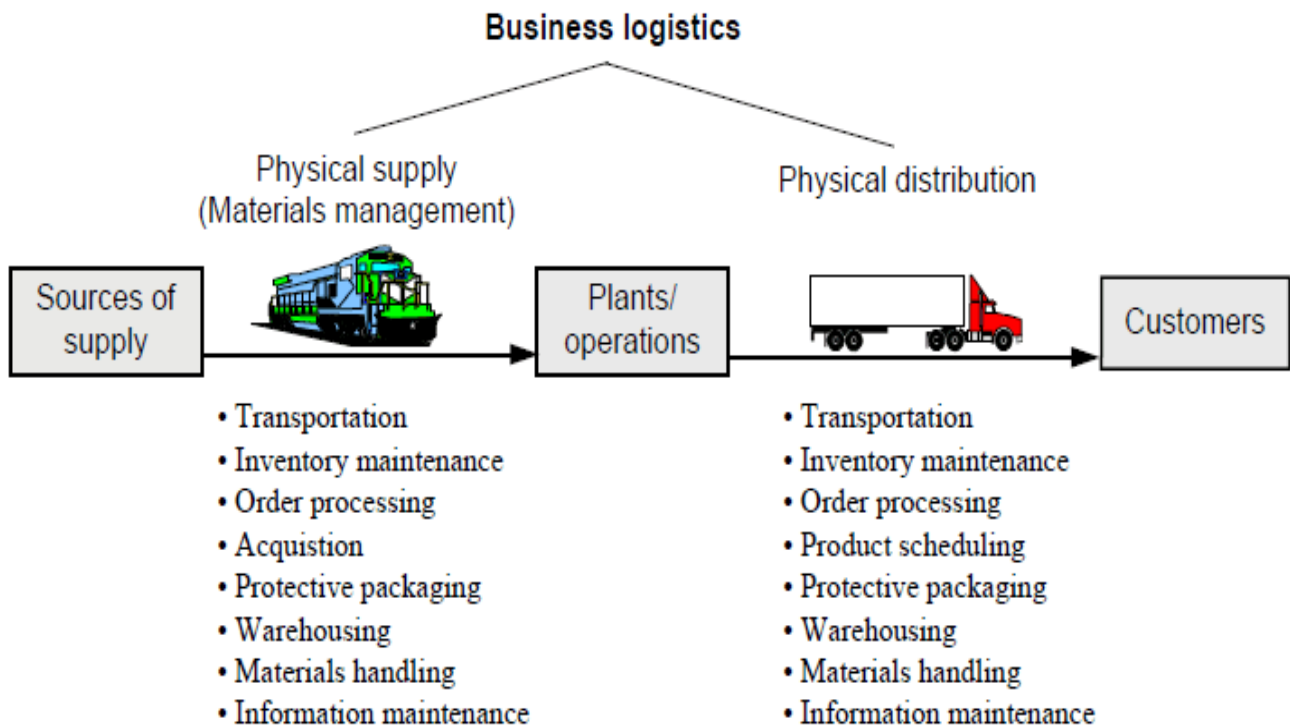
Logistica	Porti	Strade e ferrovie
<ul style="list-style-type: none">• Interporti• Autoporti• Terminal• Centri intermodali• Ecc.	<ul style="list-style-type: none">• Traffico merci• Traffico container• Trasporto passeggeri• Ecc.	<ul style="list-style-type: none">• Autostrade• Ferrovie• Strade• Metropolitane• Ecc.

I trasporti costituiscono un'attività economica, il che significa che, al pari di altre attività produttive, operano nel campo dell'economia contribuendo alla produzione di beni e producendo servizi. La produzione del servizio di trasporto è stata definita come la creazione di utilità, cioè la capacità di costituire un vantaggio o profitto; con essa non si aggiunge nulla a ciò che già esiste, ma si accresce l'utilità di beni preesistenti. Nell'ottica di un processo di conquista del mercato, il ruolo assegnato al trasporto è quello del trasferimento delle merci dai punti di produzione ai mercati di sbocco, nelle quantità richieste, nei tempi necessari e a costi ragionevoli.

La Logistica è la parte del processo a catena di fornitura di beni e servizi che pianifica, implementa e controlla l'efficienza e l'efficacia del flusso e dell'immagazzinamento dei beni, dei servizi e delle rispettive informazioni, dal punto di origine al punto di consumo in modo da rispondere alle esigenze del consumatore.(Figura 1¹⁴)

¹⁴ Business logistics-importance and some research opportunities, Ronald H. Ballou

Figura 1: Logica business



La logistica svolge un ruolo importante perché crea value, cioè valore per i clienti e fornitori della società. Il valore nella logistica è espresso in termini di tempo e di luogo. I prodotti e i servizi hanno poco o nessun valore se non sono in possesso di clienti quando (tempo) e dove (luogo) desiderino consumarli. Per la maggior parte delle aziende nel mondo, la logistica è diventata di vitale importanza nel processo di creazione di valore aggiunto per una serie di motivi che illustreremo nella tabella n.5¹⁵.

¹⁵ BUSINESS LOGISTICS ¼ IMPORTANCE AND SOME RESEARCH OPPORTUNITIES, Ronald H. Ballou

Tabella 5: L'importanza della logistica

Punti importanti	Descrizione
<i>Mantenimento di vantaggio competitivo</i>	La logistica di successo offre un vantaggio competitivo nei confronti di altre organizzazioni. Essa fornisce un sistema o un processo mediante il quale le esigenze dei clienti possono essere soddisfatte in modo più efficiente. Un'azienda dovrebbe sforzarsi di fornire la spedizione delle merci nel modo più accurato e veloce possibile. Internet in primo luogo ha reso tutto ciò possibile per molte aziende dando un contributo fondamentale.
<i>Costruzione di buoni rapporti con i consumatori</i>	Fornire i prodotti in modo efficiente aiuta anche a costruire buone relazioni con i consumatori. Questo è importante non solo per il guadagno monetario di per sé, ma soprattutto per collaborazioni lavorative a lungo termine.
<i>Creazione del prodotto finito</i>	Un'azienda ha bisogno di garantire che ci siano sempre sufficienti materie prime disponibili per creare i prodotti finiti. Senza componenti di alta qualità, un'azienda non potrà fornire prodotti di standard elevati. Avere sufficienti prodotti a disposizione risulta assolutamente necessario anche per scopi di offerta e di domanda, nonché per massimizzare la soddisfazione del proprio cliente.

<p><i>Organizzazione ideale</i></p>	<p>Ogni volta che si crea un prodotto, la logistica aziendale deve garantirne l'efficienza nelle varie tappe. E' importante che l'inventario sia facilmente rintracciabile, che il trasporto e l'immagazzinamento del prodotto vengano fatti in base alle direttive dei vari settori e dipartimenti dell'azienda.</p>
--	---

Inoltre, la *performance* della logistica ha una grande influenza sulla globalizzazione industriale nei vari settori, in quanto - così come specificato precedentemente – rappresenta la tappa cruciale per le aziende.

Anche i porti costituiscono un'importante attività economica e perciò le zone costiere svolgono un ruolo decisivo. Maggiore è lo scambio di merci e più infrastrutture e servizi saranno richiesti. E' doveroso far presente che tutto ciò potrebbe apportare sia vantaggi che svantaggi per l'economia locale e regionale in termini di rischi o danni ambientali. I porti inoltre fungono da sostegno anche alle attività economiche dell'entroterra, in quanto agiscono come un collegamento cruciale tra il trasporto navale e quello via terra . Così come tutte le reti di trasporto, anche i porti, oltre alla loro funzione economica, forniscono molti posti di lavoro che vanno a influire sull'aspetto della società¹⁶.

Le strade sono parte integrante del sistema di trasporto. La rete stradale di un paese dovrebbe essere efficiente in modo da massimizzare i benefici economici e sociali, vale a dire svolgendo un ruolo significativo nel raggiungimento di uno sviluppo nazionale e contribuendo in maniera attiva al funzionamento sociale della comunità, nonché alla sua mobilità. Prendendo come esempio la Cina, il Governo ha ribadito più e più volte che lo sviluppo economico deve partire dal trasporto, in quanto solo e soltanto grazie ad esso si possono stimolare gli altri settori e sviluppare una rete commerciale proficua.

Sicuramente, oltre ai trasporti, i settori del gas, dell'elettricità e delle comunicazioni sono anch'essi importanti, ma la crescita economica rimane strettamente legata alla

¹⁶ Indicator 10 Economic importance of ports

costruzione di infrastrutture adeguate (Tabella 6¹⁷).

Tabella 6: infrastruttura e crescita economica



Delmon, uno specialista di infrastrutture che collabora con la Banca Mondiale, ha dichiarato che la carenza di infrastrutture impedisce la crescita economica e la competitività internazionale di un paese¹⁸. Per molti aspetti, l'infrastruttura ha un impatto sull'attrazione che il paese esercita sugli investitori stranieri e determina al contempo la sua capacità di competitività. Il commercio richiede infrastrutture; di conseguenza, la crescita economica può essere limitata dalla carenza delle infrastrutture. Un'indagine da parte della Banca Mondiale ha rivelato che gli investitori scelgono il “paese target” in base alle infrastrutture di cui il paese è dotato. Le economie moderne non possono funzionare senza infrastrutture che offrano una vasta gamma di servizi essenziali nei processi di produzione e di consumo.

La costruzione delle infrastrutture rappresenta il prerequisito necessario per l'avvio

¹⁷ INFRASTRUCTURE IN TRADE AND ECONOMIC DEVELOPMENT, 2014

¹⁸ The importance of infrastructure to our economic and social development, Tully Cornick, 2011

della crescita economica della regione. Le infrastrutture potrebbero non apportare un'immediata e diretta crescita economica regionale, ma la loro carenza sicuramente va a influire in maniera decisamente negativa sullo sviluppo regionale. Pertanto, solitamente il grado di soddisfazione nei confronti delle infrastrutture rispecchia il livello di sviluppo economico- sociale.

Le infrastrutture regionali non hanno uno sviluppo omogeneo a causa del dislivello o sottosviluppo economico nelle diverse regioni. Infatti, il rapporto tra infrastrutture e sviluppo economico regionale dipende non solo dal numero totale delle infrastrutture, ma da come esse sono strutturate. Tuttavia, la costruzione dei sistemi infrastrutturali, ad esempio, le ferrovie in alcuni paesi, si concentra in ondate relativamente brevi, dando luogo a un andamento ciclico degli investimenti e del reddito. Quanto detto prima può comportare che le infrastrutture create abbiano una capacità superiore o inferiore a quella richiesta dal sistema quando l'opera entra in funzione. Spesso perciò, inizialmente, la domanda non è sufficiente a generare ricavi in grado di coprire le spese correnti di gestione. Solo successivamente, quando la richiesta del servizio sarà cresciuta, l'infrastruttura sarà in grado di autofinanziarsi. Le infrastrutture si caratterizzano anche perché sono collocate in determinati spazi geografici e sono inamovibili. Se vi è scarsità di un bene, sia esso di consumo o capitale, si può rimediare ricorrendo alle importazioni. Le infrastrutture non possono invece essere oggetto di importazione. Questo implica che, dati i lunghi tempi di realizzazione, le eventuali carenze infrastrutturali non sono rapidamente colmabili. È evidente allora l'importanza che assume la politica degli investimenti: bisogna combinare lungimiranza e flessibilità, ove possibile, per tener conto dei lunghi tempi di progettazione e costruzione dell'opera.

Gli investimenti nelle infrastrutture sono una efficace politica del governo per stimolare la crescita economica. I capitali degli investimenti in infrastrutture sono ingenti, le dimensioni delle operazioni sono grandi e richiedono una specifica coordinazione dei lavori per promuovere la crescita economica. Nei periodi di recessione o di lenta crescita economica, gli investimenti aziendali o personali si riducono, ma il governo può comunque aumentare la spesa pubblica attraverso la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture, e in particolar modo tramite un'alta intensità del lavoro concentrata sulle infrastrutture con

l'obiettivo di accrescere l'economia.

Come ben sappiamo, gli investimenti nelle infrastrutture sono generalmente ad alta intensità di capitale e perciò richiedono somme non indifferenti. La costruzione di alcune infrastrutture non richiede però sempre l'impiego di industrie ad alta intensità di capitale e molto avanzate tecnologicamente, basti pensare al settore delle costruzioni, fondamentale per la messa a punto di molti beni infrastrutturali; ciò significa che anche i paesi in via di sviluppo possono avere imprese in grado di provvedere alla costruzione di almeno una parte del capitale fisso sociale. Ovviamente l'affermazione è valida ma limitata solo ad alcuni tipi di infrastrutture; per altri tipi invece - soprattutto nel settore delle telecomunicazioni - le conoscenze tecnologiche richieste possono essere molto sofisticate. L'alta intensità di capitale è accompagnata spesso, nel caso del capitale fisso sociale, da una rilevante indivisibilità. Ciò comporta una duplice serie di conseguenze: in primo luogo lo sforzo finanziario richiesto è di grande entità, e perciò il fabbisogno finanziario ha costituito e costituisce un ostacolo alla realizzazione di opere infrastrutturali.

La indivisibilità e l'alta intensità di capitale comportano in genere una lunga gestazione prima che il progetto sia messo a punto e poi realizzato. Questo rende le decisioni in materia in qualche modo irreversibili, in quanto cambiamenti di programmi e la rinuncia a completare l'opera, o addirittura la decisione di sostituirla, comporterebbero costi molto elevati. Il fatto che siano necessari molti anni per portare a termine i progetti infrastrutturali comporta, tra l'altro, anche elevati gradi di incertezza, dato che, nel frattempo, possono cambiare rispetto alle previsioni i prezzi assoluti e relativi, l'andamento della domanda e le tecnologie adottate.

Gli investimenti nelle infrastrutture sono una condizione necessaria per raggiungere uno sviluppo regionale sostenibile. Dato che le infrastrutture si appoggiano le aree della irrigazione e conservazione dell'acqua, dei trasporti, della tutela dell'ambiente, della cultura, dell'istruzione, della sanità e degli altri settori, si devono perciò aumentare gli investimenti in infrastrutture per lo sviluppo sostenibile dell'economia regionale .

L'AIIB si impegnerà a far fronte al problema della scarsità di capitali dei alcuni paesi mediante investimenti e prestiti efficienti e veloci per la realizzazione di infrastrutture adeguate, occupandosi al contempo di elaborare un piano di investimento e un progetto di

costruzione. Una parte dei membri aderenti all'AIIB dispone di alta tecnologia e risorse eccedenti che potrebbero essere canalizzate per aiutare i paesi menosviluppati a costruire le infrastrutture provvedendo a fornire alta qualità, standard di performance elevati e velocità nell'esecuzione, promuovendo così lo sviluppo economico globale.

2.2 Le infrastrutture, *overcapacity*, *overcapitalization* in Cina

2.2.1 Lo sviluppo delle infrastrutture in Cina

Il rapporto tra infrastrutture e crescita economica è piuttosto complesso. Benché lo sviluppo delle infrastrutture sia importante e necessario per il decollo industriale e la crescita economica, più infrastrutture non significano necessariamente una maggiore crescita economica. Alcuni paesi hanno *overcapacity* e *surplus* di capitale o i loro mercati nazionali di domanda e offerta sono già saturati, ma bisogna tenere in conto che ci sono ancora molti paesi che devono sviluppare delle infrastrutture adeguate e promuovere la propria crescita economica. Diverse regioni hanno diversi bisogni, quindi quando andiamo a parlare di sviluppo delle infrastrutture, andrebbero analizzati caso per caso.

L'Asia offre enormi opportunità per il commercio, per gli investimenti e per la crescita economica globale, il tutto confermato dal grande successo raggiunto negli ultimi decenni, in particolare dalla zona orientale del continente. Le economie asiatiche sono fiorite in quanto esse si sono strettamente intrecciate con le altre economie mondiali, entrando a far parte delle catene di fornitura internazionali, estendendosi nella regione e approfittando del vantaggio comparativo di ciascun paese. L'Asia non a caso viene chiamata anche “fabbrica del mondo” grazie al ruolo sempre più centrale nell'economia globale, ai suoi sofisticati network di produzione e in particolar modo alle reti infrastrutturali affidabili, convenienti e rapide sulle quali far affidamento.

La rapida crescita economica degli ultimi anni ha messo una forte pressione sulle infrastrutture esistenti, in particolare nel settore dei trasporti e dell'energia, nonché nel

settore delle comunicazioni, quindi la sfida principale al momento è quella di costruire migliori collegamenti in tutta l'Asia, portando ulteriori vantaggi anche al resto del mondo.

In Asia, le aziende fiorenti si raggruppano vicino ai porti internazionali e agli aeroporti. Altri centri sono sparsi per la regione e sono raggiungibili per via aerea o tramite cavi in fibra ottica, evitando così strade e ferrovie che potrebbero risultare meno comode in quanto l'Asia interna ha ancora zone remote, aree senza sbocco su corsi d'acqua, isole che rimangono isolate sia economicamente così come geograficamente. Si può facilmente dedurre che date le imponenti dimensioni, gran parte del potenziale dell' Asia è tuttora inutilizzato.

Ad esempio, la Cina è diventata sempre più consapevole dell'importanza attribuita allo sviluppo delle infrastrutture per avere una crescita economica significativa anche sull'aspetto dell'urbanizzazione. Negli ultimi anni, il crescente numero di aeroporti, strade a pedaggio, porti e altre vie di comunicazione, nonché la costruzione di centrali elettriche e centrali idriche hanno fatto emergere la Cina come una forza economica importante in Asia e a livello internazionale.

La Cina rappresenta attualmente il 12% del prodotto interno lordo mondiale (PIL). La chiave di questa crescita economica significativa in Cina sta nei seguenti punti¹⁹:

- sviluppo comune delle economie globali;
- crescita delle esportazioni;
- fungere da centro di fabbricazione mondiale;
- espansione dei mercati interni della Cina;
- accordi stabiliti con la WTO
- crescita interna sul territorio cinese.

Così come si può facilmente intuire, il miglioramento delle infrastrutture è stato un elemento chiave per la crescita economica e l'urbanizzazione della Cina; le infrastrutture con la loro costruzione vengono reputate essenziali per il benessere sociale delle comunità e la crescita economica, la competitività delle imprese e l'efficace funzionamento dei mercati

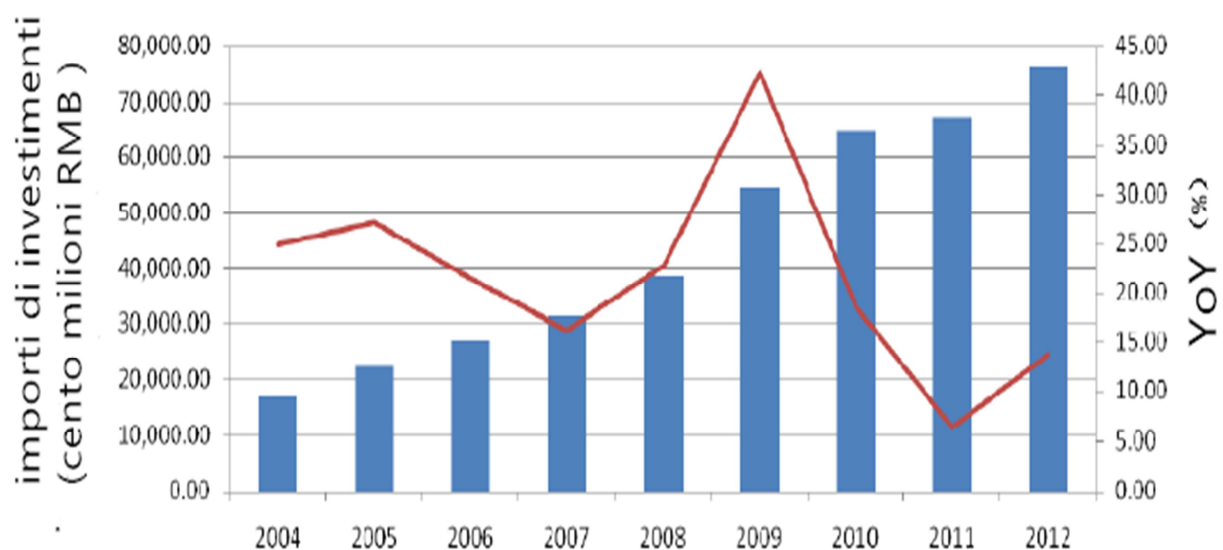
¹⁹ The significance and performance of infrastructure in China, Graeme Newell, Kwong Wing Chau, Siu Kei Wong, 2009

immobiliari commerciali. Quindi, non a caso, ogni anno gli investimenti nelle infrastrutture in Cina aumentano.

Alla fine del 2012, gli investimenti nella costruzione di infrastrutture in Cina erano pari a 7,61 trillion di yuan e rispetto all'anno prima il YoY(*Year-on-year percentage*) erano aumentati dello 13.72%. Dal 2004 al 2012, il YoY in media ha registrato più del 21%. L'importo degli investimenti impiegati nella costruzione di infrastrutture nel 2012 è stato quasi 4,5 volte superiore a quello nel 2004, raggiungendo nel 2009 una crescita YoY pari al 42% (Figura 2²⁰).

Va segnalato però che in Cina i importi degli investimenti nelle infrastrutture sono più basse all'inizio dell'anno, mentre risultano nettamente più alte alla fine dell'anno. Questo è già dimostrato nella figura 3²¹

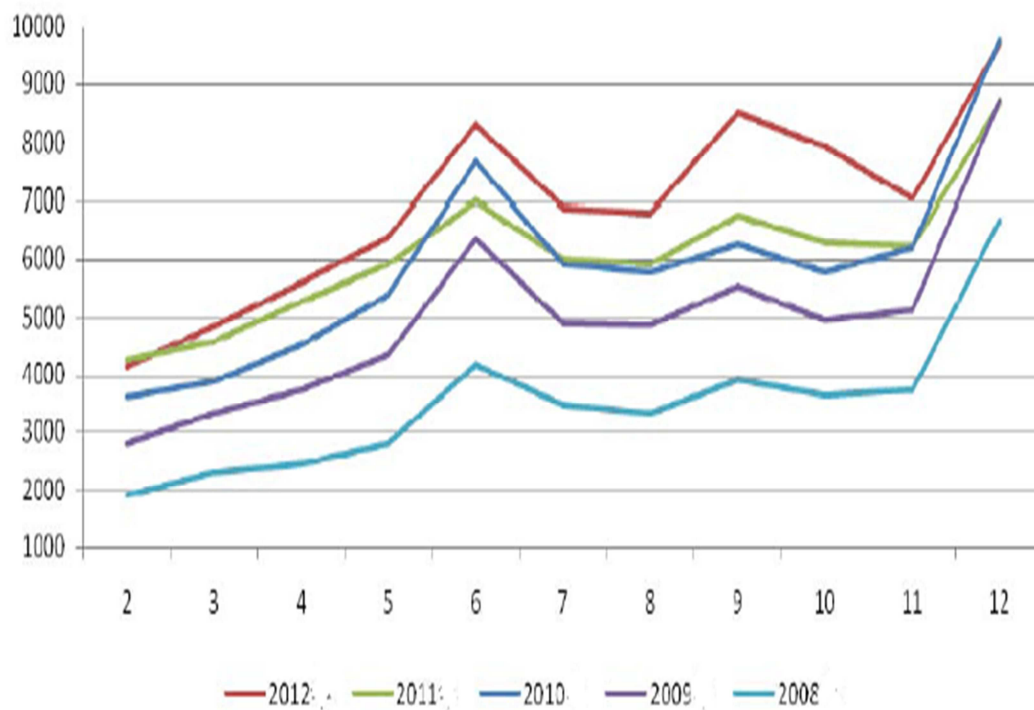
Figura 2: Gli investimenti delle infrastrutture in Cina



²⁰ The general situation of the infrastrutture in China, XinHu Futures, 2013

²¹ The general situation of the infrastrutture in China, XinHu Futures, 2013

Figura 3: Le variazioni mensili dei importi degli investimenti delle infrastrutture dal 2008 al 2012 in Cina(cento milioni)

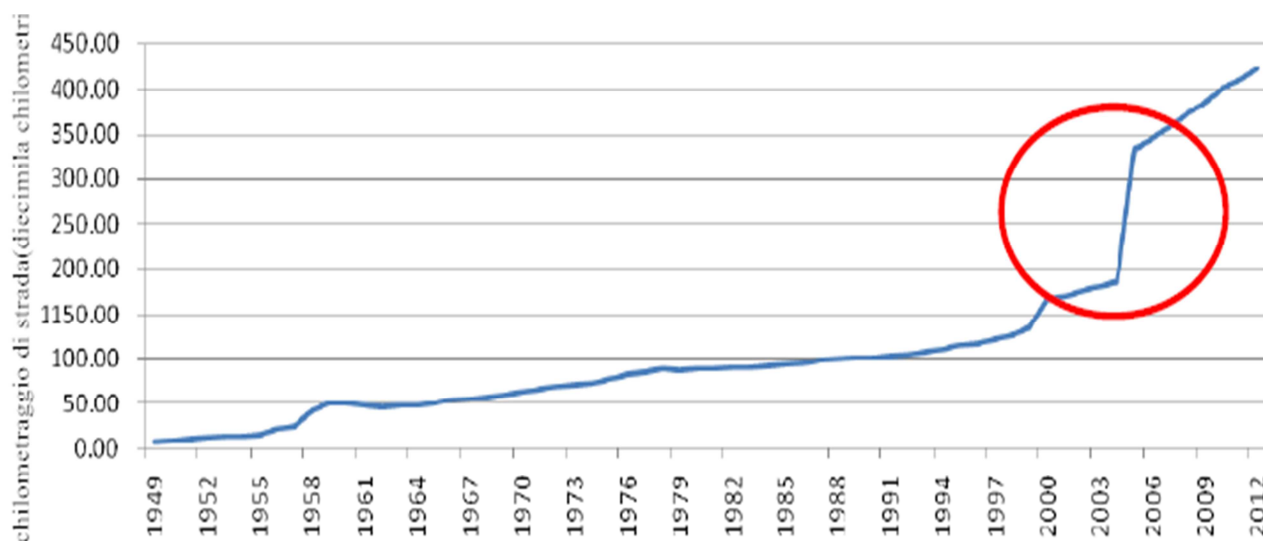


Nel successivo paragrafo forniremo un quadro generale della costruzione delle strade in Cina. La strada è un'infrastruttura di trasporto destinata alla circolazione di veicoli terrestri (in special modo su ruota) ed, in misura marginale, pedoni e animali.

Nel 1949 il chilometraggio della strada in Cina era di solamente 80,7 mila chilometri. Nel 2012 il chilometraggio della strada ha raggiunto i 4.2375 milioni di chilometri (Figura 4²²)

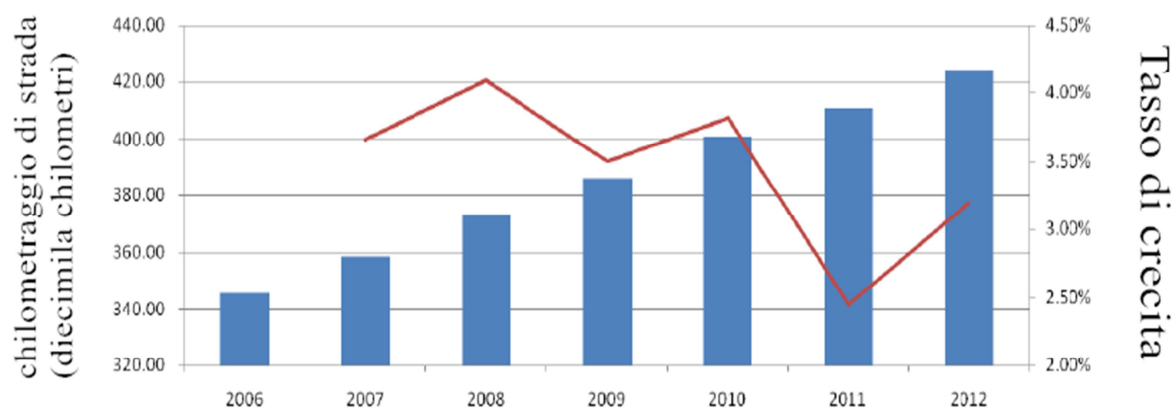
²² The general situation of the infrastrutture in China, XinHu Futures, 2013

Figura 4: chilometraggio di strada in Cina(1949-2012)



Alla fine del 2012, in Cina il chilometraggio della strada raggiungeva i 4.2375 milioni di chilometri, segnando un netto incremento del 3.54% (131.100 chilometri) rispetto al 2011. Prendendo in considerazione l'arco temporale che va dal 2006 al 2012, possiamo affermare che il chilometraggio delle strade in Cina è aumentato in media del 3,54% . Negli ultimi anni invece, la crescita del chilometraggio in Cina è rallentata notevolmente (Figura 5).

Figura 5: chilometraggio di strada in Cina(2006-2012)



La Cina attribuisce grande importanza alla costruzione delle reti stradali, in quanto esse rappresentano una delle infrastrutture principali. I dati presenti fino al 2015 riportano un chilometraggio delle strade pari a 4,5 milioni di chilometri, mostrando così un territorio con una rete di strade e autostrade tutto sommato abbastanza completa.

Per quanto riguarda le strade, va detto che la Cina ha sviluppato nuove tecniche da impiegare. Così come per le strade, la Cina ha impiegato queste tecniche anche in nuovi settori, Per esempio, nel campo dei treni ad alta velocità. La domanda di brevetti per questa tecnologia cinese ha raggiunto più di 200, che rappresenta il 70% del totale della domanda mondiale di brevetti di questa tecnologia, poi seguita da Giappone (13%), Stati Uniti (8%), Europa (7%). Il vantaggio tecnico e la capacità di produzione di treni ad alta velocità portano un vantaggio evidente nel costo di produzione. Il costo unitario medio ponderato per un progetto di 350 km/h è 129 milioni di yuan per chilometro, mentre quello di 250 km/h è di 87 milioni di yuan per chilometro, è inferiore alla al costo internazionale di 300 milioni di yuan per chilometro²³. Nessun paese al mondo attualmente sta espandendo la sua rete ad alta velocità come la Cina. La Cina detiene già migliaia e migliaia di chilometri di tratte ferroviarie ad alta velocità. E altre nuove tratte sono già in costruzione o in progettazione. Rotte che una volta avrebbero richiesto un tragitto via treno di oltre due giorni possono oggi essere percorse addirittura in poche ore.

Nel corso degli ultimi decenni la Cina si è dotata di una vasta rete ferroviaria ad alta velocità, efficace risposta ad una duplice esigenza: l'una afferente alla necessità interna di ridistribuzione demografica sul territorio - gli spostamenti rapidi permettono di abitare anche in agglomerati urbani vicini ai grandi centri contribuendo a risolvere la problematica del sovrappopolamento - mentre l'altra è legata al pensiero politico - economico cinese che considera la leva dell'infrastruttura ferroviaria un ponte terrestre strategico capace di favorire il più veloce trasporto di persone e merci - alternativa alle insicure e lente rotte marittime e alla costosa movimentazione aerea - oltre che ad offrire la possibilità di aumentare la penetrazione economica, culturale e commerciale di Pechino nel resto del mondo.

Lo sviluppo di una rete ferrata ad alta velocità - si intende qualsiasi servizio

²³ The inquiry of RMB internationalization, Jie Yuqin, 2015

ferroviario commerciale che si muova ad una velocità superiore ai 200 km/h - prende le mosse nel 1990 quando il Governo di Li Peng capì che la crescita economica del Paese sarebbe passata anche per la modernizzazione delle proprie reti infrastrutturali e presentò all'Assemblea Nazionale del Popolo cinese l'idea di realizzare una linea ad alta velocità che, inizialmente, collegasse la capitale Pechino con Shanghai. La proposta rimase tale fino al 1995, quando i lavori preparatori per la realizzazione della linea furono inseriti nel nono Piano Quinquennale (1996 – 2000) ma bisognò attendere il 2003 per l'attuazione concreta quando con treni che viaggiano a 250 km/h vengono collegate le città di Qinhuangdao e Shenyang, distanti 404 km, mentre fu con l'approvazione dell'undicesimo Piano Quinquennale (2006 – 2011) che Pechino impresso un'accelerazione decisiva all'intero progetto: l'obiettivo a lungo termine – fine del 2020 – è quello di posare a terra 180.000 chilometri di binari che colleghino le più importanti città della Cina e siano in grado di servire il 90% della popolazione²⁴.

Nel luglio del 2008, un investimento di 20 miliardi di yuan permette di collegare Pechino a Tianjin in appena 30 minuti, mentre nel dicembre dello stesso anno entra in funzione la linea ad alta velocità più lunga del mondo: 2300 km di strada ferrata, da Pechino a Guangzhou, la vecchia Canton, coperte in appena 8 ore di viaggio grazie ad un treno che tocca i 350 km/h. Negli anni 2011 – 2015 è stato realizzato una sorta di reticolo ferrato composto da otto arterie principali che attraversano il Paese da Nord a Sud e da Est a Ovest e potenziate le tratte nelle regioni centrali e occidentali della Cina. Nel 2014, in particolare, sono stati avviati i lavori relativi a 49 nuovi progetti e realizzati 7.000 km di nuove linee, per un investimento di circa 720 miliardi di yuan. Nei mesi di luglio e di agosto del 2014, la rete ferroviaria cinese ha movimentato poco meno di 500 milioni di passeggeri di cui il 36% con treni ad alta velocità. Nel 2015 è stata completata la direttrice principale nord-sud della Cina: l'asse Pechino-Hong Kong.

I progetti futuri tendono ad uscire dai confini della Cina e ad assumere una dimensione globale visto che è allo studio la possibilità di collegare la rete interna non solo a quella degli Stati del territorio eurasiatica e al Sud-Est asiatico, sbocchi naturali per vicinanza geografica con la Cina, ma di spingersi sino a raggiungere gli Stati Uniti in una

²⁴ La Cina viaggia ad alta velocità, Andrea Turi, 2014

sorta di rete globale che crei un continuum territoriale. La Cina ha già sottoscritto il contratto della costruzione dei treni ad alta velocità con USA, Russia, Saudita, Indonesia ed ecc.. Tramite l'AIIB, la Cina si impegnerà ad esportare la sua tecnologia, in particolare quella riguardante i treni ad alta velocità; l'AIIB rappresenterà un canale fondamentale per quei paesi che ancora non dispongono di grandi risorse economiche.

La preziosa competenza ed esperienza nelle costruzioni e negli investimenti in infrastrutture acquisita dalla Cina in oltre tre decenni di crescita economica, permetterebbe a questo paese di estendere la sua conoscenza ad altri paesi in via di sviluppo proprio mediante l'AIIB e in maniera sistematica.

La carenza infrastrutturale nei paesi in via di sviluppo riporta dati molto allarmanti. Circa 1,4 miliardi di persone non hanno accesso all'elettricità, circa 880 milioni di persone vivono ancora senza acqua potabile e 2,6 miliardi non hanno accesso ai servizi igienico-sanitari di base. Si stima che circa 900 milioni di abitanti delle zone rurali di tutto il mondo non abbiano accesso alle strade all-weather entro 2 km²⁵. In Asia, la maggior parte dei paesi sono ancora in via di sviluppo; perciò, la mancanza di infrastrutture non solo incide sulla vita quotidiana di milioni di persone, ma rende anche le imprese meno competitive. Inoltre, le frequenti interruzioni delle forniture d'acqua e d'elettricità ostacolano in maniera decisiva le attività produttive, per non parlare poi di molte attività economiche le quali non hanno nemmeno l'opportunità di crescere in quanto i servizi di infrastruttura richiesti non sono disponibili. La mancanza di infrastrutture risulta perciò uno dei principali ostacoli nell'attrarre investimenti stranieri.

Le stime dell'impatto di crescita degli investimenti in infrastrutture nei paesi in via di sviluppo confermano quanto detto precedentemente. In base a quanto analizzato da Calderón, in media, la crescita annua dei paesi in via di sviluppo è aumentata del 1,6% nel periodo 2001-2005 - rispetto al 1991-1995 – e tutto ciò è stato possibile grazie agli sviluppi infrastrutturali. Questo effetto è stato particolarmente evidente nell'Asia meridionale, dove ha raggiunto il 2,7% all'anno²⁶. I paesi asiatici hanno però ancora bisogno di una grande quantità di investimenti in infrastrutture per superare il divario esistente in questo settore.

²⁵ NEW STRUCTURAL ECONOMICS AND RESOURCE FINANCED INFRASTRUCTURE, JUSTIN YIFU LIN, YAN WANG, 2016

²⁶ NEW STRUCTURAL ECONOMICS AND RESOURCE FINANCED INFRASTRUCTURE, JUSTIN YIFU LIN, YAN WANG, 2016

Gli investimenti nelle infrastrutture nei paesi in via di sviluppo sarebbero probabilmente in grado di risolvere il problema post-crisi che i paesi sviluppati stanno attualmente affrontando, nonché aiutare a creare posti di lavoro e far avanzare le economie.

L'aumento delle cooperazioni commerciali ed economiche con i paesi vicini ha rafforzato le comunicazioni orientate verso lo sviluppo economico, quindi per questo motivo le infrastrutture rappresentano la chiave essenziale per portare avanti i rapporti di vario tipo tra tutti i paesi della regione asiatica.

L'AIIB attribuisce importanza alle attività di investimento e di finanziamento dei progetti di costruzione di infrastrutture regionale che hanno un grande significato per la vita del popolo. Rispetto al livello di sviluppo di Europa e Nord America, i maggiori paesi asiatici stanno nella fase iniziale o accelerata di industrializzazione e di urbanizzazione, che hanno una forte domanda di infrastrutture. Purtroppo, si affrontano i problemi di una grave carenza dell'offerta, dei fondi e della tecnologia. Le molte pratiche hanno dimostrato che l'interoperabilità è cruciale per lo sviluppo economico regionale. Il gasdotto, l'autostrada, la ferrovia, la rete di comunicazione e i collegamenti aerei sono supporti importanti. Nonostante la Cina è un paese in via di sviluppo, il settore della costruzione d'infrastrutture ha un vantaggio assoluto, si conforma delle esigenze di molti paesi asiatici.

Con l'AIIB si può non solo fornire i fondi per la costruzione ai paesi asiatici, ma anche si può esportare la vantaggiosa tecnologia nazionale, rafforzare la cooperazione con i paesi e le regioni, espandere la scala dell'insediamento di RMB e collegare le economie asiatiche e mondiali. L'AIIB si propone di equilibrare il problema della esportazione di tecnologia e della carenza delle infrastrutture. Dopo la crescita di AIIB, i primi progetti concentrano l'attenzione su elettricità, strade, ferrovie e altri campi. Nei progetti di costruzione delle infrastrutture, c'è ottimismo, impatto sociale, valore economico, un mondo migliore supportato da progetti che sono disperatamente necessari. Alcuni progetti sono operativi, altri sono in fase di costruzione o nelle ultime fasi di sviluppo. Costruiamo le infrastrutture per cambiare il mondo. Potrebbe essere un buon affare, ma deve avere un impatto positivo.

2.2.2 Overcapacity e overcapitalization in Cina

L'*overcapacity* si presenta normalmente nell'economia di un paese a seguito di un periodo di rapida industrializzazione. La concentrazione dello sviluppo dell'industria pesante in Cina ha portato ad un eccesso di capacità in questo settore, attribuito principalmente a tre fattori²⁷:

Ⓐ La rapida urbanizzazione:

1% della popolazione cinese si muove ogni anno dalle zone rurali a quelle urbane. Lo sviluppo residenziale che risulta da questa migrazione crea enorme domanda interna di macchine edili, materiali da costruzione, acciaio, cemento e prodotti chimici.

Ⓑ Elevato risparmio:

I cinesi hanno un alto tasso di risparmio, in parte a causa della mancanza di previdenza sociale, ma anche per le scelte di investimento limitate per le famiglie, i controlli sui capitali e le politiche che trasferiscono sistematicamente il reddito dal settore delle famiglie ai produttori, aggravando così il divario tra produzione e consumo. Questa abbondanza di capitale ha portato a bassi tassi di interesse.

Ⓒ Bassi prezzi degli input:

i prezzi degli input sono bassi soprattutto perché le politiche del governo stimolano il settore secondario e in particolare quello dell'industria pesante.

L'eccesso di capacità della Cina rappresentava già un problema precedente alla crisi economica globale del 2008, la quale lo ha spinto ancora di più sotto i riflettori. L'eccesso di capacità del paese toccava picchi altissimi già negli anni 1990 ed era presente in quasi tutti i settori dell'economia.

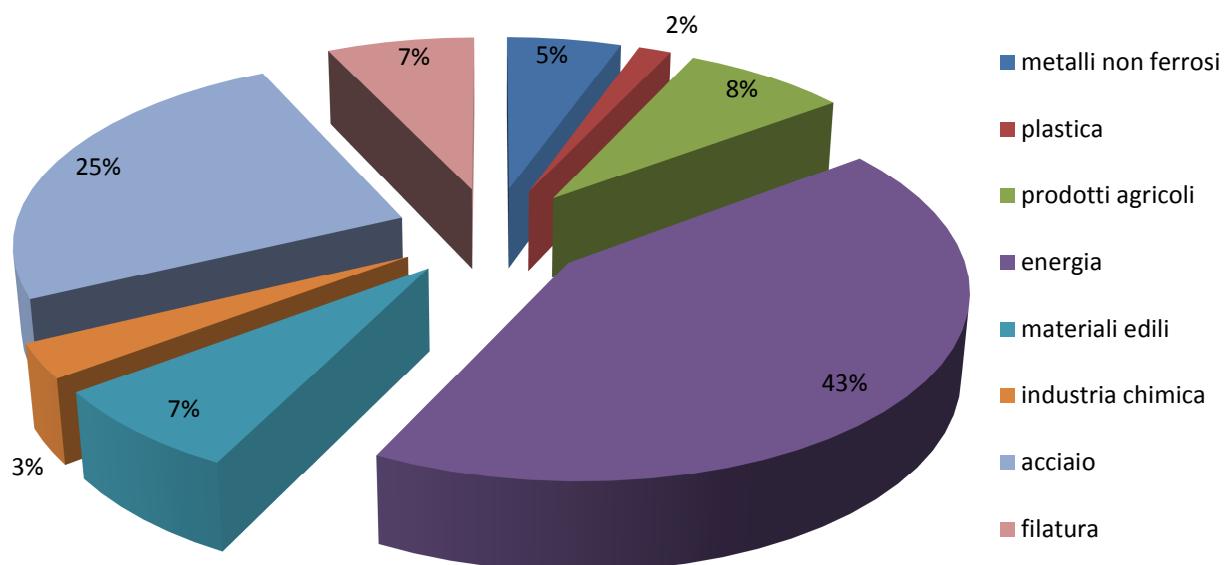
Il tasso medio annuo industriale di crescita della Cina è stato un moderato 12% tra il 1980 e il 2000. Il rapporto tra produzione industriale e il prodotto interno lordo (PIL) è rimasto invece stabile dal 1985 al 2002 e il valore della produzione lorda di circa il 90% del PIL nello stesso periodo, con l'industria pesante che oscillava tra il 40% e il 50%. Dal 2002 in poi, l'industria pesante in Cina ha sperimentato un boom straordinario. Il rapporto

²⁷ Overcapacity in China, European Union Chamber of Commerce in China, 2009

complessivo della produzione industriale lorda è quasi raddoppiato, arrivando al 160% del PIL tra il 2003 e il 2008. Il settore dell'industria pesante è stato il motore trainante per la quasi totalità di questo aumento. In questi cinque anni, la dimensione della produzione industriale pesante (acciaio, metalli e prodotti chimici, l'energia eolica, la produzione di carta e di tutti i settori ad alta intensità di energia elettrica) è quasi triplicata, rappresentando un fenomeno senza precedenti nella storia economica della Cina e segnando al contempo l'inizio di una fase di sovraccapacità nel settore industriale.

Nei vari settori esistono diversi gradi di overcapacity, così come illustreremo qui in seguito (Figura 6²⁸).

Figura 6: I settori nella situazione di overcapacity in Cina nel 2013



A causa delle dimensioni della Cina, essa sarà sempre una grande potenza economica mondiale. Ormai la Cina è vittima della sovraccapacità. Il problema dell'*overcapacity* è molto reale. Dal momento che le industrie in altre regioni del mondo

²⁸ <http://xianhuo.hexun.com/2014-01-15/161451500.html>

sono influenzate dalla sovracapacità del sistema economico cinese, l'economia globale ne risente a sua volta a causa delle tensioni in aumento tra la Cina e i suoi partner commerciali.

Nell'economia cinese, i tassi estremamente bassi di utilizzo nelle industrie con eccesso di capacità si riflettono in uno spreco di risorse. Le aziende con eccesso di capacità sono costrette a ridurre i costi al fine di mantenere i margini di profitto e dato che le aziende delle industrie con eccesso di capacità hanno dei bassi profitti, i fondi per i progetti di R&S sono estremamente limitati e influiscono perciò sull'innovazione. Allo stesso tempo, la minaccia di montaggio dei crediti *non-performing* si profila sempre più grave.

In quanto a cemento, acciaio ed altri elementi utili per il miglioramento e l'espansione delle infrastrutture, la Cina potrebbe avere il ruolo di maggior fornitore per la maggior parte dei paesi in un periodo in cui l'economia globale risulta indebolita e il volume ristretto del commercio in termini di dollari; infatti, l'overcapacity della Cina è molto più grande di quanto si possa pensare e anche in un futuro dove la crescita del PIL fosse molto alta, risulterebbe comunque difficile per questo paese sfruttare questa overcapacity²⁹. la Cina dovrebbe provvedere a dirigere la propria offerta di capacità eccedente altrove in Asia, aumentando in maniera importante le spese per le infrastrutture. Difatti, l'AIIB risulterebbe il principale veicolo per realizzare quanto detto prima. Tuttavia, esiste ancora molto scetticismo nei confronti dell'AIIB, in quanto si pensa che un suo eventuale successo debba dipendere solo dallo sviluppo regionale della Cina e dalla capacità di questo paese che conta inoltre sull'aiuto proveniente dal settore globale bancario non-statunitense.

Al momento attuale esiste però un problema da non sottovalutare, vale a dire il fatto che sono pochissime le economie asiatiche che possono permettersi di assorbire l'overcapacity della Cina. Il Pakistan, ad esempio, è un paese che ha grandi esigenze infrastrutturali ma un piccolo flusso di cassa; perciò, sono molti gli scettici che dubitano del fatto che la Cina arrivi a utilizzare il suo trilione di dollari di eccedenza di risparmio per concedere prestiti e permettere quindi a quelle economie mondiali che si stanno rapidamente indebolendo di poter avere l'opportunità di svilupparsi. Dal punto di vista della Cina, questo momento di rapida crescente pressione di disinflazione è il momento adatto per aumentare

²⁹ Is China's New AITB A Clever Ploy?, David M. Smick, 2015

gli sforzi e scaricare grandi quantità di acciaio, cemento e altre materie prime³⁰; ma anche in questo caso, sarà compito del Governo di Pechino di decidere su queste questioni.

Il trasferimento della capacità nazionale eccedente verso l'estero può non solo ridurre il costo per quanto riguarda i trasporti, ma anche aumentare il livello di industrializzazione locale, nonché promuovere l'occupazione locale. Per la Cina, si può anche aumentare il reddito delle aziende domestiche. Infatti, oltre alla Cina, anche molti altri paesi stanno affrontando il problema della sovracapacità; l'AIIB può trasferire le capacità eccedenti ai paesi meno sviluppati.

Per quanto riguarda l'*overcapitalization*, in realtà, nel passato, la Cina ha attraversato un lungo periodo di carenza di capitale e di surplus di lavoro e di terra. Ha attirato i capitali con la manodopera e la terra a basso costo. Grazie a questa mossa efficace, la Cina è diventata il più grande paese in via di sviluppo del mondo capace di attirare investimenti esteri. Tuttavia, in questi anni, il rapporto tra domanda e offerta è cambiato in maniera progressiva e il divario tra carenza di manodopera, terra e surplus di capitale è aumentato, facendo entrare la Cina nell'era dell'*overcapitalization*.

Per quanto riguarda il lavoro, negli ultimi anni, il suo costo in Cina è aumentato rapidamente, a causa di un eccesso domanda. Parlando di terreni invece, ci sono aree dove i terreni a disposizione sono diminuiti notevolmente, portando così al raddoppio del prezzo per quelli ancora disponibili. Analizzando la quota capitale, la scarsità assoluta è diventata eccedenza relativa e molte aziende, pur avendo capitali eccedenti non cercano di investirli in nuovi progetti.

L'economia cinese sta entrando in una fase più matura in cui i deflussi di capitale diventeranno a breve inevitabili. Con la creazione di nuove istituzioni finanziarie, la Cina è chiaramente pronta a far iniziare questo deflusso nel modo migliore. Allo stesso tempo, questo paese si sta organizzando su come meglio utilizzare la sua enorme capacità, in particolare nel settore della costruzione di infrastrutture e come gestire i circa 4 trilioni di dollari di riserve in valuta estera di cui è in possesso³¹. La quota e le riforme di governance

³⁰ Is China's New AITB A Clever Ploy?, David M. Smick, 2015

³¹ China: Banking on a new international financial institution, Yide Qiao, 2015

di FMI non sono andate avanti, creando un grande malcontento nei paesi in via di sviluppo, inclusa la Cina. Pertanto, la Cina ha deciso di lanciare l'AIIB tramite le proprie risorse.

L'AIIB cercherà di arginare anche il problema di eccedenza di *foreign exchange reserve* in Cina. Ad aprile 2016, la Cina ha circa 32,13 trilioni di dollari di riserve in valuta estera³². Il capitale totale autorizzato dell'AIIB ammonta a 100 miliardi di dollari, e prevede un capitale iniziale di circa 50 miliardi di dollari dove la Cina investe il 50%, ossia 25 miliardi di dollari nelle *foreign exchange reserve*³³. Questo potrebbe anche diminuire ai parte la pressione del problema di eccedenza di riserve in valuta estera della Cina.

³² <http://data.eastmoney.com/cjsj/hjwh.html>

³³ http://finance.ifeng.com/a/20150629/13804651_0.shtml

Capitolo 3 Il comportamento dell'Europa

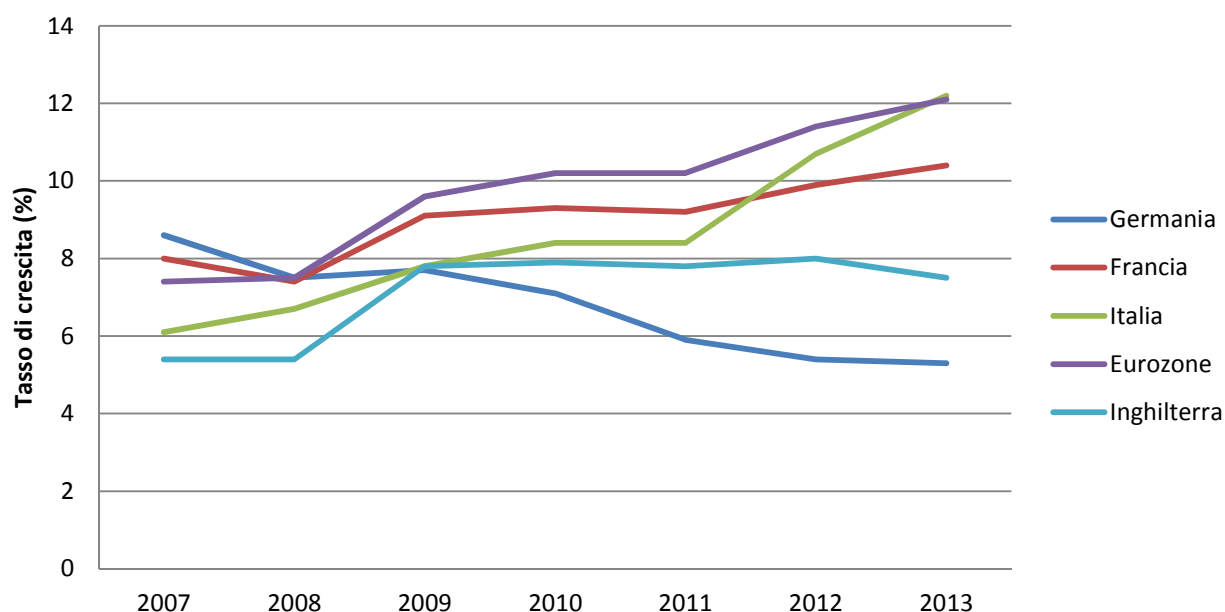
3.1 La situazione economica europea negli ultimi anni

I paesi europei che partecipano all'AIIB sono i seguenti : Austria, Danimarca, Francia, Germania, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Spagna, Svizzera, Inghilterra, Svezia, Finlandia, Norvegia, Islanda, Russia, Portogallo, Polonia, Malta.

Di seguito analizzeremo i motivi per i quali alcuni paesi europei hanno deciso di far parte dell'AIIB e quali i vantaggi comporterà per le loro economie.

Il primo obiettivo dei paesi europei è stato quello di andare verso una ripresa economica. A causa della crisi finanziaria globale e della crisi del debito, fino al 2013, la crescita economica dell'UE era stagnante (Figura 11). Mediante la partecipazione all'AIIB, si è iniziato a risolvere già qualche problema di esportazione, occupazione ecc., ma parleremo prima di alcuni aspetti riguardanti situazione economica europea negli ultimi anni.

Figura 11: La crescita economica del PIL europeo nel 2007-2013



Fondi: Eurostat

Nel 2014 la crescita economica dell'UE è stata di solo dell'1,3%, rimanendo perciò ancora lontana dal 3,1% di crescita registrata prima della crisi¹(tabella 8). La debolezza della crescita economica europea è dovuta principalmente alla debolezza dei consumi, degli investimenti e delle esportazioni. Nel secondo trimestre del 2014, il livello del consumo personale nell'UE era pari a quello del 2007, gli investimenti fissi lordi erano invece inferiori del 15% rispetto a quelli del 2007.

Tabella 8: La crescita economica del PIL nel 2014

Stato/regione	Valore atteso	Valore realizzato
Mondo	3,7%	2,6%
America	2,8%	2,4%
Eurozona	1%	0,8%
Cina	7%	7,4%
Germania	1%	1,6%
Francia	-0,3%	0,1%

Fondi: <http://m.fei123.com/920000/917721.shtml>

Nel 2014, l'economia europea ha iniziato gradualmente a risollevarsi, la crescita economica della gran parte di Eurozona è stata positiva, ma la ripresa economica rimane ancora lenta; questa lenta ripresa è dovuta alla bassa crescita, alla bassa inflazione e all'elevato tasso di disoccupazione ancora presente. Nel 2015 l'economia europea ha

¹ <http://world.people.com.cn/n/2015/0511/c1002-26982587.html>

mostrato segnali di ripresa, i tassi della crescita economica e dell'inflazione sono leggermente aumentati, ma non si può parlare di una vera e propria ripresa in quanto la situazione è abbastanza fragile, la crescita economica e lo sviluppo dei stati membri dell'UE sono irregolari e sono presenti ancora molti rischi. Nella prima metà del 2015, il tasso di crescita economica dell'UE è stato di 1,5%, mentre il tasso di crescita della Eurozona è stato 1,1%².

Nella metà del 2014 invece la crescita del PIL nella Eurozona è stata più debole rispetto a quanto era stato previsto (Figura 12). Successivamente, a causa della caduta dei prezzi del petrolio e dell'aumento delle esportazioni nette, nel quarto trimestre del 2014 e all'inizio del 2015 si è registrato un miglioramento nello sviluppo economico. Spostandoci invece nel secondo trimestre del 2015 la crescita del PIL dell'Eurozona è aumentata del 0,3%, pur rimanendo inferiore alla previsione (0,4%), e risultando così inferiore anche a quella dei precedenti due trimestri (Figura 13). Comparando questa crescita a quella dell'anno precedente nello stesso periodo, si è potuto notare che in questo caso è stato registrato un aumento dell'1,2%³.

Secondo quanto riportato dai dati recenti del PIL della Eurozona, si è constatato che la crescita è rallentata nel secondo trimestre del 2015, l'aspettativa della ripresa economica è stata delusa e i rischi di ribasso economico ancora esistono. Nell'Eurozona, la crescita economica di paesi come la Germania, la Francia e l'Italia non hanno raggiunto le aspettative; a differenza delle previsioni fatte inizialmente, i principali paesi europei si trovano ancora in uno stato di lenta crescita economica.

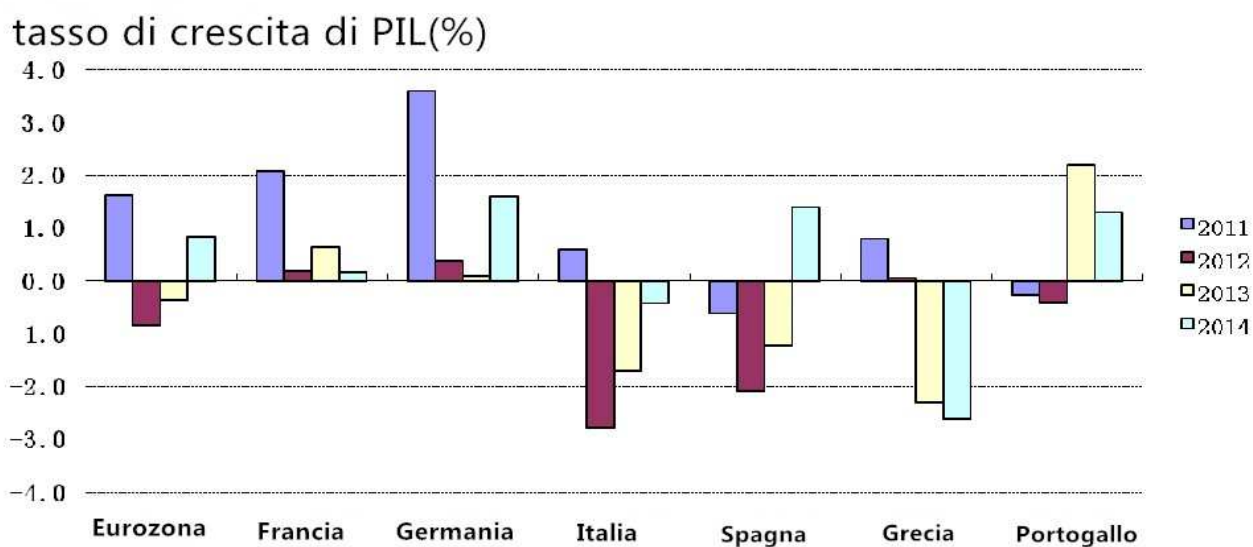
Nel secondo trimestre del 2015, Il PIL della Germania è aumentato del 0,4%, rimanendo però inferiore alla previsione (0,5%). Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, è stato invece rilevato un incremento dell'1,6%. L'economia tedesca dipende principalmente dalle esportazioni e dalla domanda interna. La Germania è il più grande esportatore d'Europa e le esportazioni rappresentano la colonna portante della Germania. Tuttavia l'attuale debolezza nella domanda internazionale e il rallentamento della crescita

² http://www.zxhy012.com/showonecontent_2_6842.html

³ The fragile economic recovery in Europe and the Increasing risk of deflation in 2015, Wei Shan

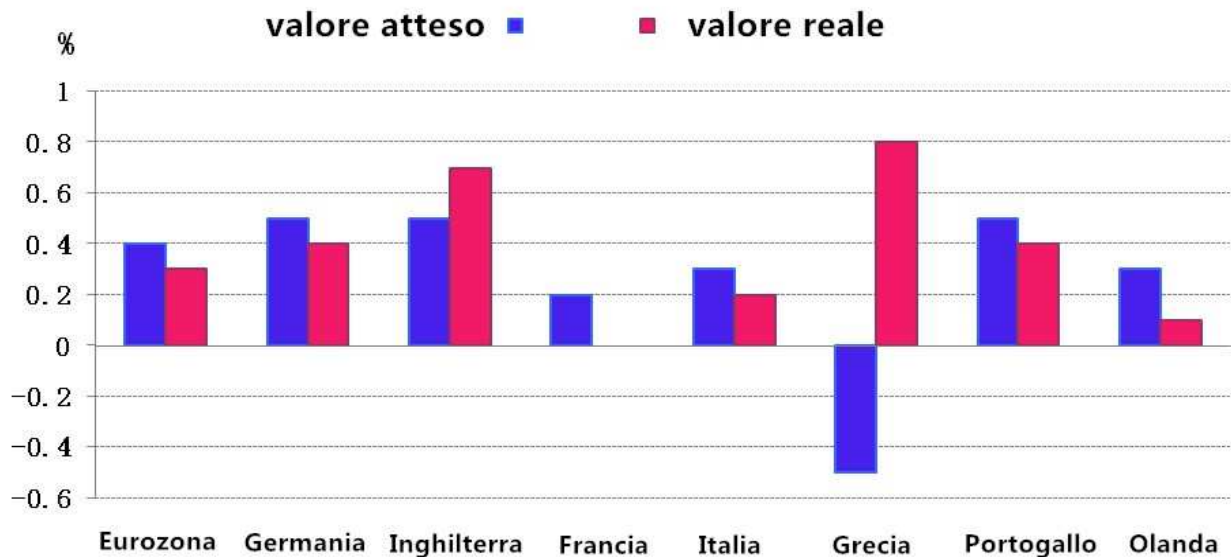
economica della Cina - terzo partner commerciale della Germania - ha influenzato l'economia tedesca, limitandone in parte la crescita. Tuttavia, possiamo affermare che l'economia complessiva della Germania è attualmente in uno stato stabile a differenza di altri paesi.

Figura 12: Il tasso di crescita di PIL dei paesi principali europei nel 2011-2014



Fondi: Eurostat

Figura 13: Il tasso di crescita di PIL dei paesi principali europei nel secondo trimestre del 2015



Fondi: Eurostat

Rispetto ad altre economie, l'economia inglese risulta una delle favorite, in quanto la sterlina è diventata la moneta più ricercata degli investitori dopo il dollaro statunitense. La crescita del PIL del secondo trimestre del 2015 è stata di 0,7%, superiore a quella del primo trimestre.

La crescita economica francese si è stata fermata nel secondo trimestre, ma le esportazioni sono aumentate dall' 1,3% al 1,7% , mostrando perciò una maggiore espansione verso i mercati internazionali.

Nel secondo trimestre del 2015, la crescita dell'economia spagnola è stata abbastanza forte, con un tasso di crescita del 3,7% , principalmente grazie all'attuazione di un nuovo programma di riforma economica messo in moto già da settembre 2012. Tuttavia, la Spagna

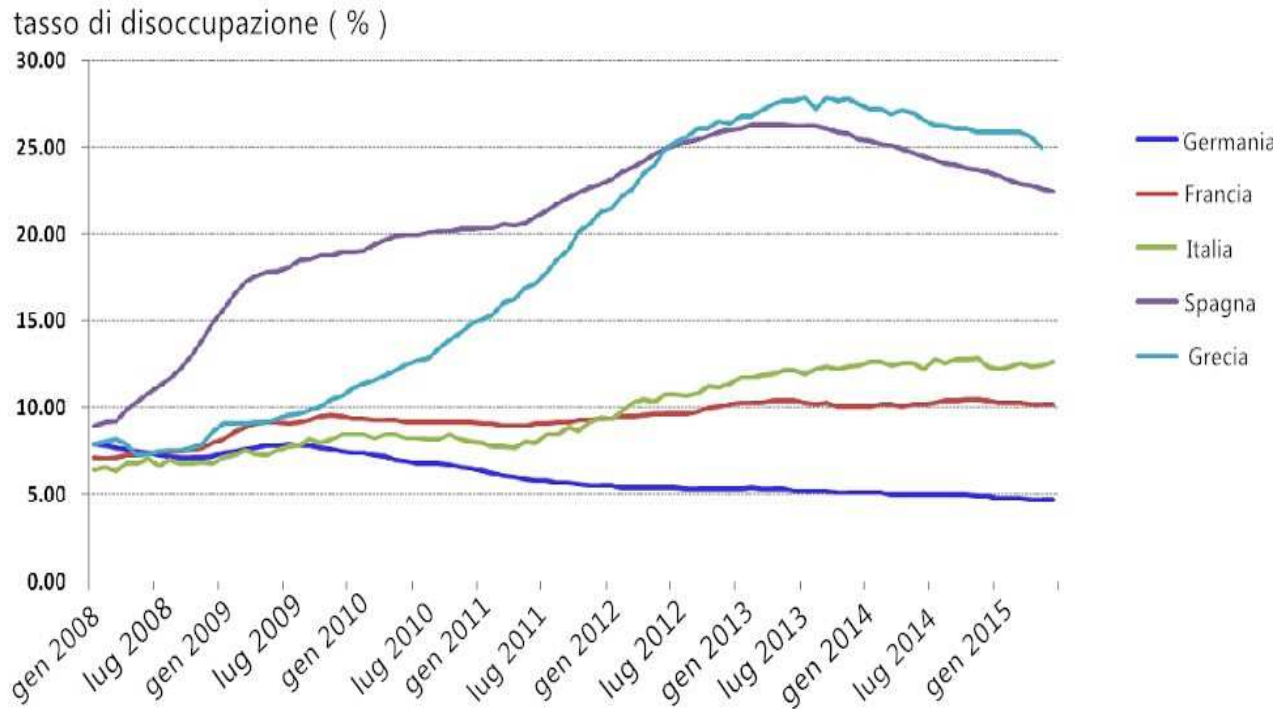
soffre ancora di problemi riguardanti l'elevata disoccupazione, la bassa produttività e gli alti livelli di debito.

Dopo tre anni consecutivi di recessione, nel 2015 l'economia italiana ha registrato un aumento di 0,8%. Le politiche di espansione sul mercato internazionale per aumentare le esportazioni sono state delle importanti scelte a sostegno della crescita economica.

Per quanto riguarda il tasso di occupazione nei vari paesi europei, esso risulta generalmente diminuito negli ultimi anni, ma nel complesso rimane ancora ad un livello alto (figura 14). In base ai dati presentati dall' Eurostat, è stato mostrato che nel giugno 2015 il tasso di disoccupazione era del 11,1% nella Eurozona senza nessuna variazione rispetto ai due mesi precedenti. La disoccupazione nell'Eurozona è scesa leggermente da 1.929 a 1.927 milioni per la prima volta da Aprile 2011. Il tasso di disoccupazione nell'UE a giugno 2015 invece è sceso al 10,9% per la prima volta da gennaio 2011. Nelle principali economie dell'Eurozona nel 2015, i tassi più elevati di disoccupazione sono stati registrati in Grecia e in Spagna, rispettivamente di 28,0% e di 25,8%, mentre i tassi di disoccupazione più bassi sono stati registrati in Austria, in Germania e in Lussemburgo, rispettivamente di 4,9%, 5,0% e 6,1%. Il tasso più alto di disoccupazione inglese durante la crisi finanziaria del 2012 è stato di 5,0% , diminuendo successivamente in maniera graduale e stabilizzandosi intorno al 2,3% a marzo 2015⁴.

⁴ http://www.zxhy012.com/showonecontent_2_6842.html

Figura 14: Il tasso di disoccupazione dei paesi principali europei

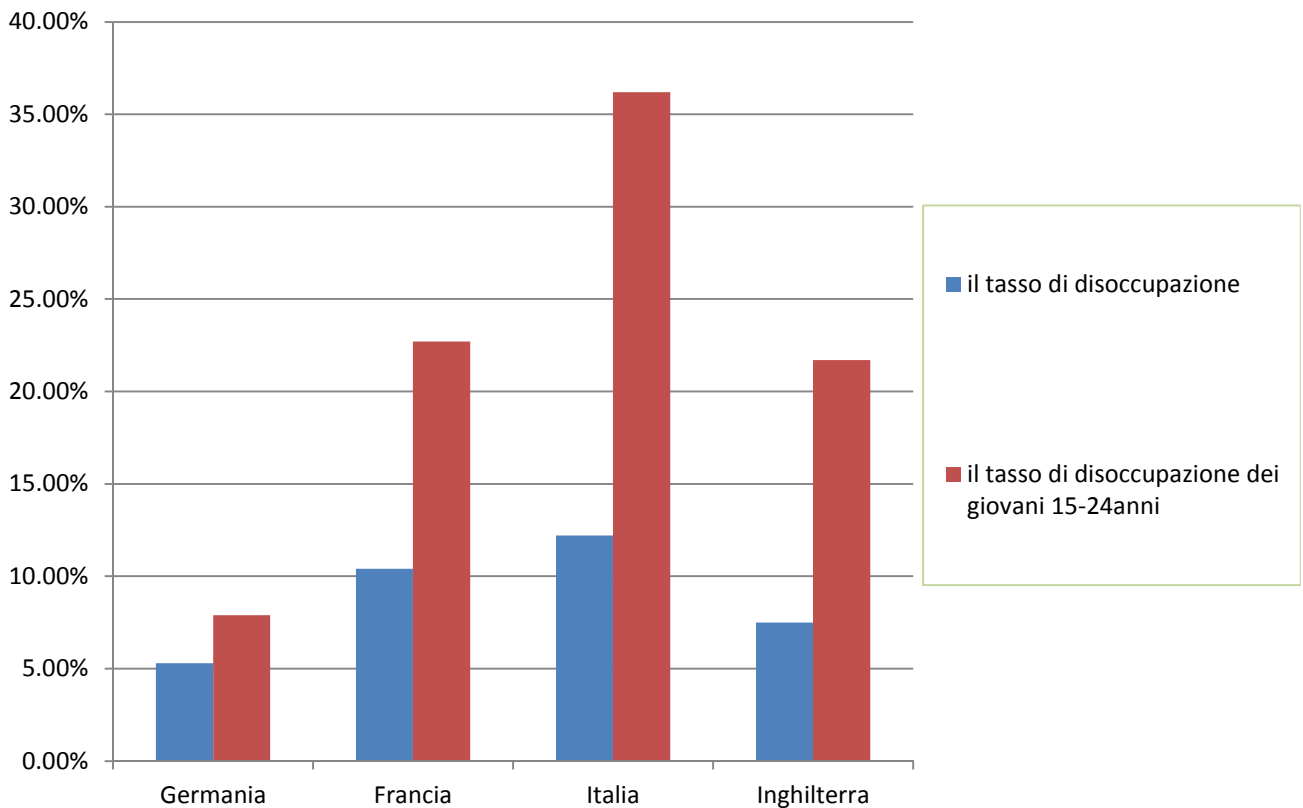


Fondi: Eurostat

In molte economie dell'Eurozona del 2015, la disoccupazione giovanile è molto alta. Il tasso di disoccupazione complessivo dei giovani sotto i 25 anni nell' UE è stato del 22,7%. Andando invece ad analizzare i singoli paesi, possiamo notare che il tasso di disoccupazione giovanile aveva raggiunto livelli preoccupanti in alcuni paesi: 52,1% in Spagna, 52,1% in Grecia, 36,4% in Portogallo, 36,2% in Italia, 28,5% in Irlanda, 22,7% in Francia, 21,7% in Inghilterra e 7,9% in Germania⁵(Figura 15).

⁵ http://www.zxhy012.com/showonecontent_2_6842.html

Figura 15: La situazione di disoccupazione dei paesi principali europei

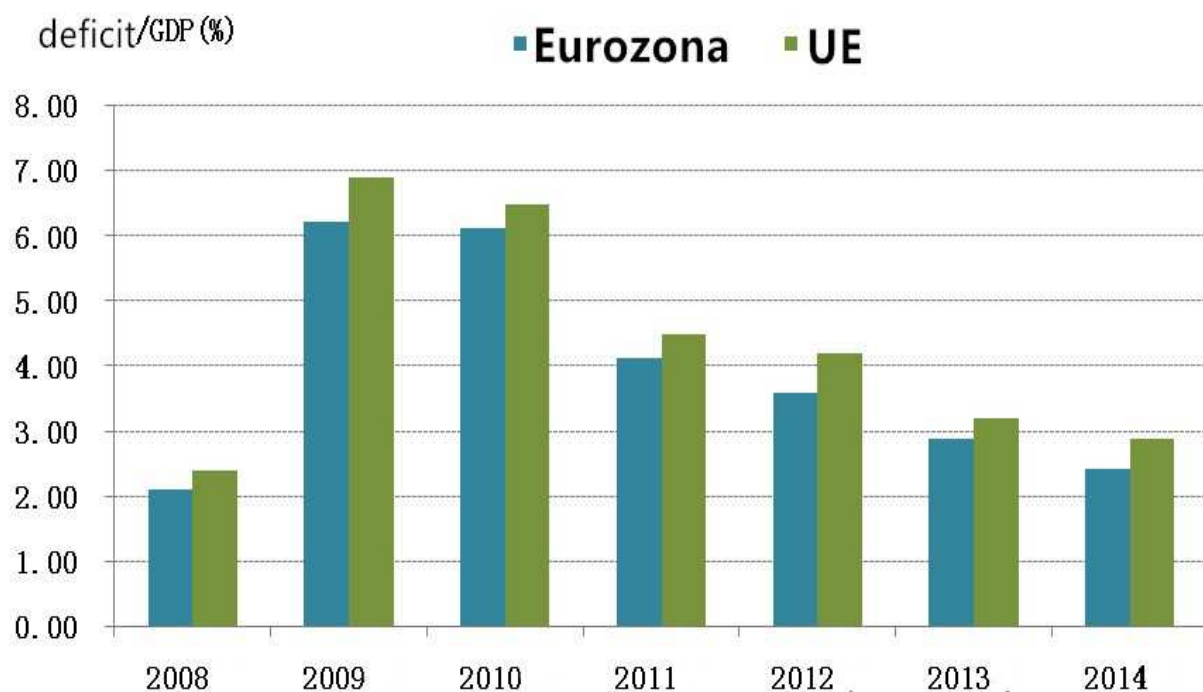


Fondi: Eurostat

Il deficit in percentuale del PIL è gradualmente diminuito, ma il debito pubblico registra ancora una tendenza al rialzo. Dopo la crisi del debito, l'Eurozona si è impegnata a stabilire un forte piano di consolidamento di bilancio per superare la crisi del debito. Di conseguenza, la situazione finanziaria ha mostrato un certo miglioramento. Il deficit percentuale ha mantenuto un trend discendente da metà del 2009 in poi (Figura 15). Nel 2009 infatti, il deficit fiscale dell'Eurozona è stato del 2,9% e quello dell'UE del 2,4%. Rispetto all'anno precedente possiamo osservare che esso è sceso rispettivamente di 0,3 e

0,5 punti percentuali.

Figura 15: il deficit finanziario del governo del'Eurozona e di UE



Fondi: Eurostat

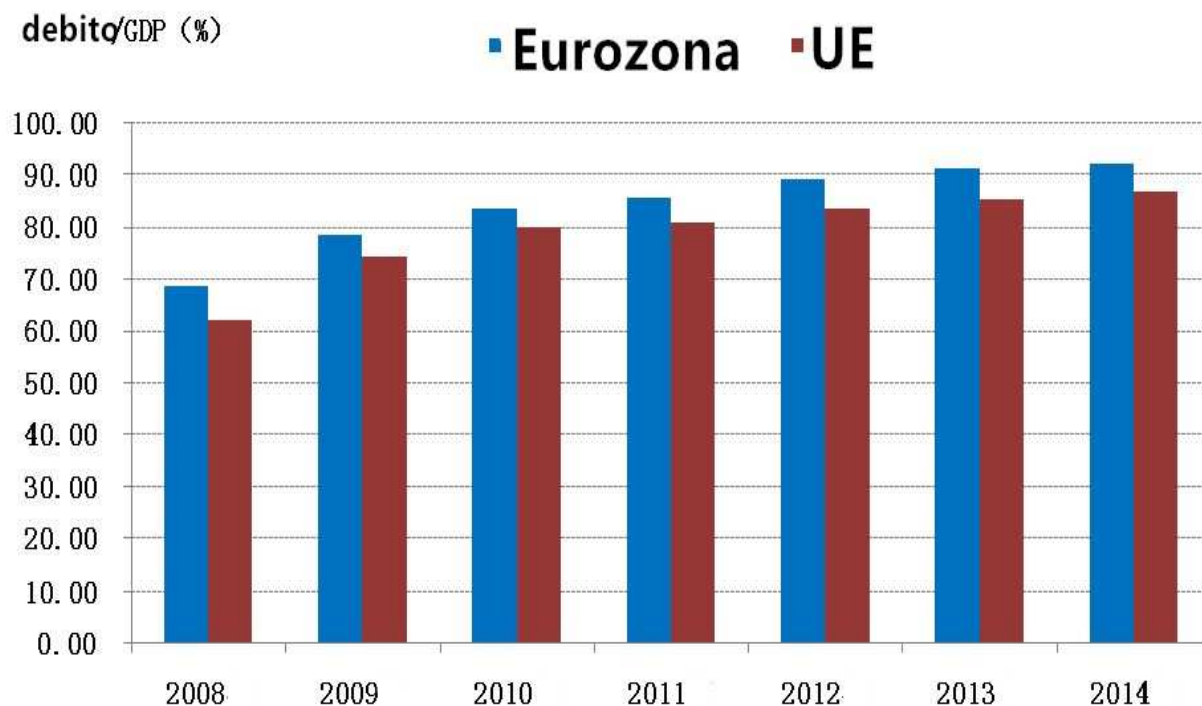
Il rapporto Debito/PIL dell'Eurozona è aumentato di anno in anno, raggiungendo livelli alti(Figura 16). Nel 2014, il rapporto debito pubblico/PIL nell'Eurozona è stato di 91,97% , con una crescita di 1,05% rispetto al 2013.

Nella Figura 17, sono rappresentati 13 paesi dell'Eurozona che hanno il rapporto tra il debito totale del governo e il PIL superiore al 60% ; quello della Grecia, dell'Italia, del

Portogallo e altri paesi supera invece 120%.

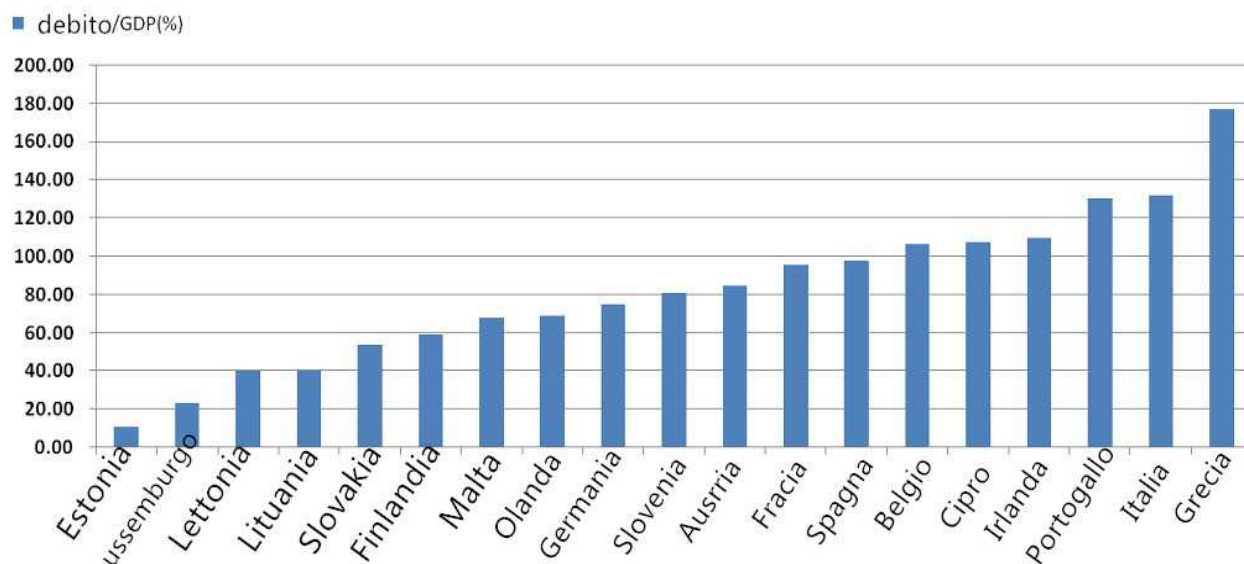
La debolezza della domanda ha portato incertezza ai mercati finanziari. L'elevato livello del debito influisce infatti anche sul mercato obbligazionario europeo, contribuendo ad una perdita di fiducia degli investitori.

Figura 16: Il debito del governo dell'Eurozona e dell'UE



Fondi: Eurostat

Figura 17: La situazione del debito governativo dell'Eurozona nel 2014

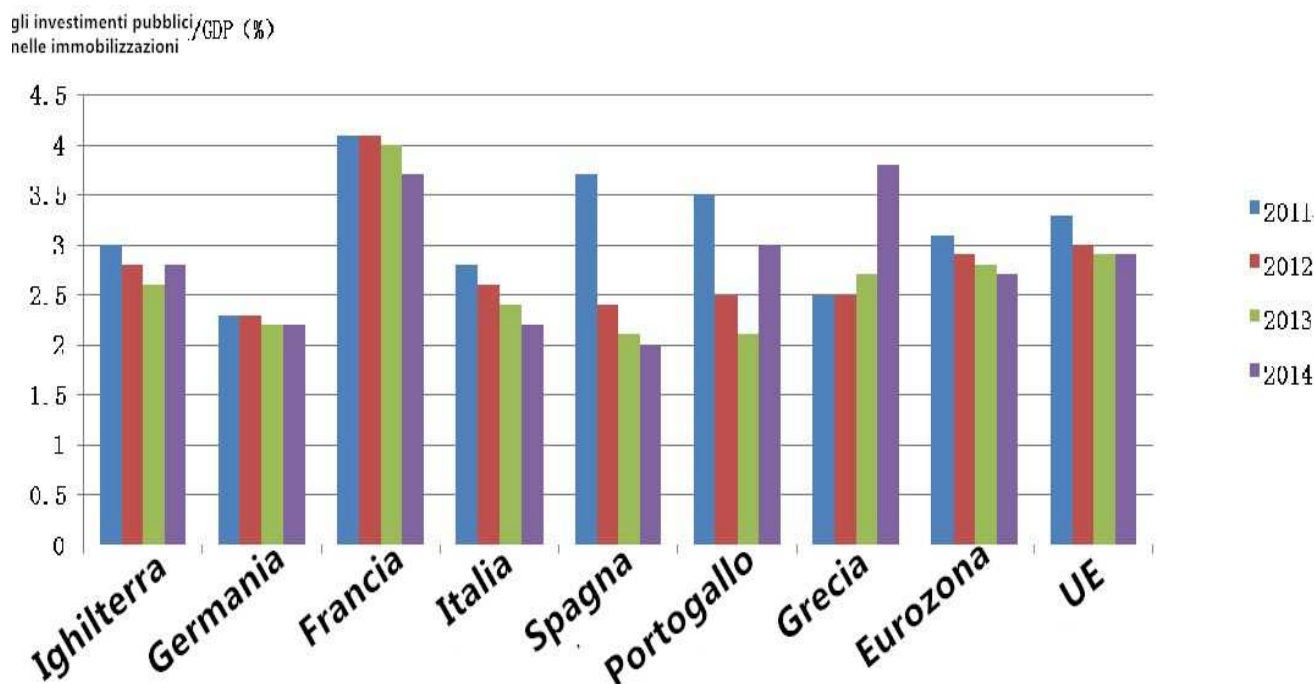


Fondi: Eurostat

Il rapporto tra gli investimenti pubblici in capitale fisso e il PIL nei principali paesi europei è diminuito di anno in anno a partire dal 2011 in poi. Nel 2014, il tasso dell'investimento pubblico in capitale fisso dell'UE è stato di 2,9% , vale a dire pari a quello del 2013. Il tasso dell'investimento pubblico nel capitale fisso dell'Eurozona è stato di 2,7%, con un calo di 0,1% rispetto al 2013⁶(Figura18). Attraverso la costruzione e l'acquisto di capitale fisso, il governo stabilisce nuovi settori e regola la struttura economica e la produttività, aumentando la forza economica. Invece il calo degli investimenti pubblici in capitale fisso riduce l'effetto dell'attuazione della politica fiscale.

⁶ The fragile economic recovery in Europe and the Increasing risk of deflation in 2015, Wei Shan

Figura 18: Gli investimenti nelle immobilizzazioni dei principali paesi europei



Fondi: Eurostat

Nel complesso la ripresa economica europea è abbastanza fragile, il tasso di crescita è generalmente inferiore a quello previsto e l'Europa deve ancora affrontare il rischio di bassa crescita a lungo termine e un alto tasso di disoccupazione.

Il rafforzamento delle relazioni economiche e commerciali tra Cina e Europa ha promosso la ripresa economica in Europa. Secondo i dati forniti da Eurostat, nell'arco temporale che va dal 2008 al 2012, il totale degli investimenti diretti che l'UE ha investito in Cina ha avuto una tendenza al rialzo. Nel 2011, l'importo degli investimenti dell'UE in Cina ha superato 100 miliardi di euro. Nel 2012, l'importo degli investimenti ha continuato a crescere, raggiungendo i 118,1 miliardi di euro (Figura 18), con un incremento di 1,2 volte

rispetto al 2008⁷. Negli ultimi anni invece, si è assistito ad una nuova tendenza nelle relazioni tra Cina e UE: la crescita degli investimenti delle imprese cinesi nell'UE si è rafforzata dopo la crisi del debito. Nel 2009 gli investimenti diretti cinesi nell'UE hanno raggiunto i 6,278 miliardi di dollari, raddoppiato rispetto al 2008. Alla fine del 2012, gli investimenti della Cina nell'UE hanno raggiunto i 31,538 miliardi di dollari, aumentando di 40 volte rispetto al 2005⁸. La Cina ha accelerato il ritmo degli investimenti nell'UE e ha diminuito leggermente il problema della mancanza di liquidità dei paesi europei. Le imprese cinesi che sono entrate in Europa hanno portato un nuovo meccanismo favorevole ed efficiente per il business, hanno aumentato il tasso dell'occupazione e hanno fatto espandere la quota di mercato aziendale.

Oggigiorno, l'UE è il più grande partner commerciale della Cina e rappresenta il 14% del commercio estero della Cina. La Cina è invece il secondo grande partner commerciale dell'Unione europea dopo gli Stati Uniti. Le esportazioni dell'UE verso la Cina hanno rappresentato il 10% delle esportazioni totali. Per quanto riguarda il commercio delle varie merci, nel 2014 l'importo delle esportazioni dall'UE verso la Cina è stato di 165 miliardi di euro (+11.3%), mentre quello delle importazioni dalla Cina è stato 302,5 miliardi di euro (+8%). Per quanto riguarda il commercio dei servizi, nel 2013 l'importo delle esportazioni dall'UE verso la Cina è stato 32,2 miliardi di euro, quello delle importazioni dalla Cina è stato invece di 20 miliardi di euro. Per gli investimenti diretti, nel 2013 l'importo dall'UE alla Cina è stato 8,2 miliardi di euro, quello dalla Cina è stato 4,2 miliardi di euro (Figura 19). L'importo degli scambi bilaterali di merci tra Cina e UE ha raggiunto i 467,5 miliardi di euro nel 2014, con un incremento del 9,1% rispetto all'anno precedente. Nel 2014, le importazioni commerciali dell'UE dalla Cina erano di 302,5 miliardi di euro, mentre le esportazioni commerciali dell'UE verso la Cina sono state pari a 165 miliardi di euro. L'importo dei scambi bilaterali tra Cina e UE ha rappresentato il 3,3% del PIL dell'UE e il 6,2% del PIL della Cina, mostrando così una chiara interdipendenza commerciale tra Cina e UE⁹ (Figura 20). Il commercio tra Cina e UE nel settore dei servizi è pieno di potenzialità e in

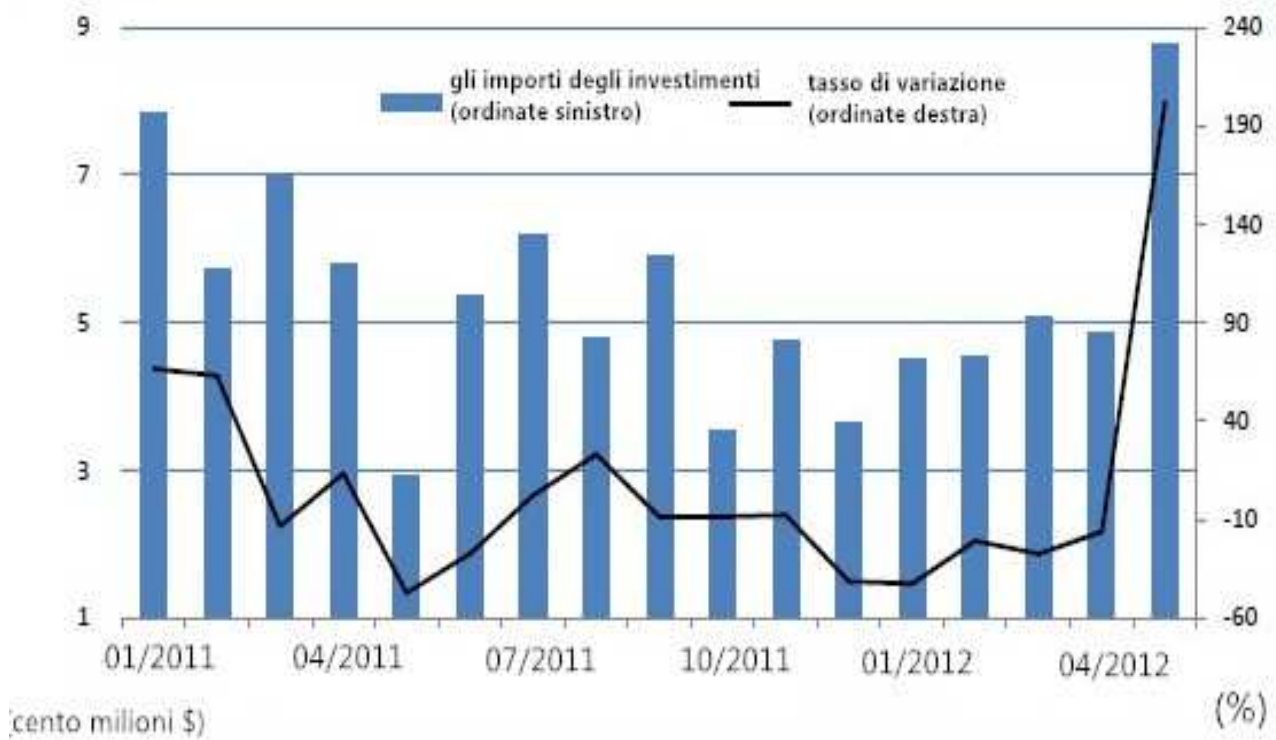
⁷ The road to recovery of European economies is still uneven, Gang Li, 2015

⁸ The road to recovery of European economies is still uneven, Gang Li, 2015

⁹ http://eeas.europa.eu/delegations/china/eu_china/trade/index_zh.htm

continua crescita.

Figura 18: Gli investimenti europei verso la Cina



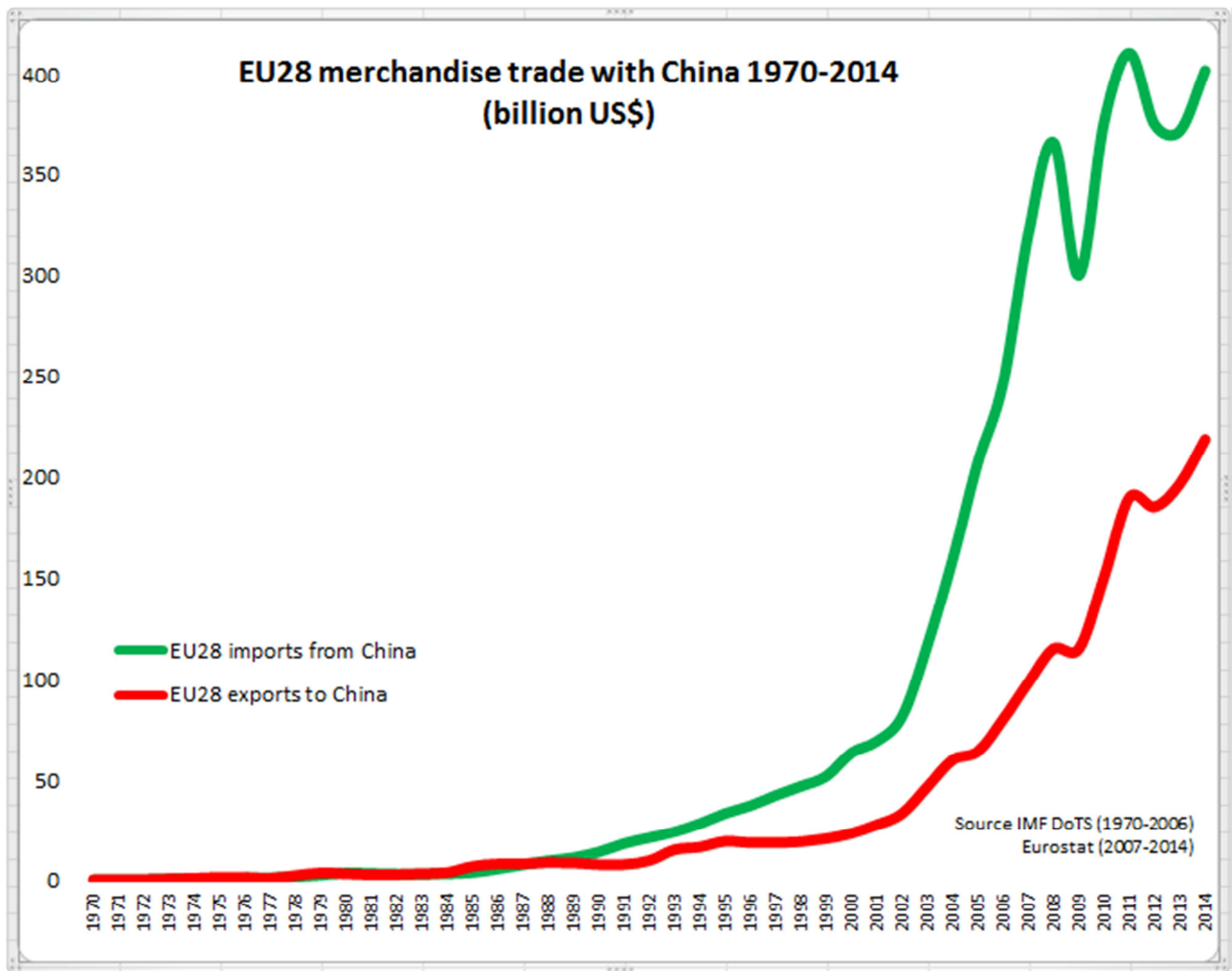
Fondi: MOFCOM(Ministry of Commerce of the People's Republic of China)

**Figura 19: La situazione del commercio e dell'investimento
UE-Cina**



Fondi: http://eeas.europa.eu/delegations/china/eu_china/trade/index_zh.htm

**Figura 20: Il commercio di merci di EU28 con la Cina
1970-2014**



Fondi:

http://eeas.europa.eu/delegations/china/press_corner/all_news/news/2015/20150311_zh.htm

Gli importi degli scambi tra Cina e UE hanno continuato a salire negli ultimi anni e la posizione della Cina nella configurazione degli scambi con l'Europa è aumentata, portando ad uno sviluppo tra le due parti e a un aumento delle esportazioni europee. Vista la

loro importanza nel sistema commerciale globale, sia la Cina e l'UE sono sostenitori attivi del libero commercio globale e si oppongono risolutamente a qualsiasi forma di protezionismo commerciale. Tuttavia, sia la Cina che l'UE dovrebbero esplorare congiuntamente i nuovi percorsi di cooperazione economica regionale e promuovere attivamente la costruzione di una zona di libero scambio. Allo stato attuale, la Cina ha sottoscritto accordi di libero scambio con l'Islanda e la Svizzera ed esiste già una trattativa in corso con la Norvegia.

La cooperazione finanziaria tra Cina e UE sta diventando più profonda. Anche l'Inghilterra ha presentato formalmente alla Cina una lettera d'intenzioni per partecipare all'AIIB come membro fondatore, mentre la Francia, la Germania e l'Italia hanno deciso di aderire alla 'Cina-led' AIIB. Fino al 15 aprile 2015, c'erano 57 membri fondatori aderenti all'AIIB, di cui 34 paesi asiatici, 18 paesi europei, 2 paesi africani, 1 paese americano e due paesi dell'Oceania. Così come si può intuire, molti paesi europei hanno deciso di far parte dell'AIIB soprattutto per apportare benefici ai rispettivi paesi, per avere un impatto positivo sulla ripresa economica e sulla crescita dell'occupazione.

La partecipazione all'AIIB risulta conveniente per gli investimenti e i finanziamenti alle infrastrutture europee. Nonostante l'Europa sia la culla della rivoluzione industriale, molte infrastrutture dei suoi paesi sono ormai datate. Gli investimenti nella manutenzione, nella pianificazione, e nella gestione delle infrastrutture sono insufficienti, e a causa della scarsa interoperabilità, lo sviluppo delle infrastrutture non è equilibrato. La quantità e la qualità delle infrastrutture influiscono sulla performance sociale ed economica e rappresentano una misura importante del livello di modernizzazione economica e sociale di un paese. Secondo i dati della Banca mondiale, del *World Economic Forum* e di altre organizzazioni, la gamma di infrastrutture dei paesi sviluppati risulta molto più densa e avanzata di quella nei paesi in via di sviluppo. Negli ultimi anni è emerso il problema della non adeguata manutenzione e del grave invecchiamento delle infrastrutture, nonché di una crescente scarsità di strutture nei paesi sviluppati. Ad esempio, la maggior parte delle centrali nucleari in Europa sono state costruite nel 1970 e molti paesi hanno bisogno di aggiornare i propri impianti di produzione di energia elettrica, in particolare la Francia, dove

l'energia nucleare ricopre un ruolo importante. Inoltre, l'UE si propone di creare per prossimo decennio un piano energetico *smart grid* che colleghi i 27 paesi dell'Unione Europea. L'Europa ha bisogno di massicci investimenti nelle sue infrastrutture. Secondo quanto dichiarato dalla Commissione europea (CE), le esigenze di investimento nelle infrastrutture dell'Unione europea potrebbe raggiungere i 2 miliardi di euro nei settori dell'energia, dei trasporti, delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione entro il 2020. Il settore dell'energia da solo richiederebbe 1,1 miliardi di euro, di cui:

- ◆ 400 miliardi di euro per le reti di distribuzione e *smart grid*;
- ◆ 200 miliardi di euro per le reti di trasmissione e stoccaggio;
- ◆ 500 miliardi di euro per la capacità di generazione¹⁰.

Questa enorme necessità di investimenti nel settore energetico è dovuto principalmente a due fattori:

- ◆ la necessità di sostituire le infrastrutture troppo datate;
- ◆ L'impegno della UE ad intraprendere un percorso ambizioso di decarbonizzazione.

L'infrastruttura energetica europea è ormai datata e nel suo stato attuale, non è adatta a soddisfare la futura domanda di energia e a garantire la sicurezza degli approvvigionamenti e la distribuzione su larga scala di energia proveniente da fonti rinnovabili. Infatti, l'UE ha un capitale sociale di invecchiamento delle centrali — in particolare carbone e nucleare — che necessitano di sostituzione. Inoltre, le disposizioni ambientali della *Large Combustion Plant Directive*¹¹ dell'UE e le direttive europee sulle emissioni industriali¹² richiedono la chiusura urgente di queste centrali. Secondo IHS CERA, le centrali fino a 110 gigawatt di capacità dovranno essere dismesse entro il 2023 in base alle direttive, su un totale di 465 GW di capacità di generazione di energia

¹⁰ EUROPEAN COMMISSION (2010), Energy Infrastructure Package, COM(2010) 677 final. According to IHS CERA the EU investment requirements for generation capacity up to 2020 will even equate to around EUR 750 billion: IHS CERA (2013), Energy Investment Imperative. Toward a Competitive and Consistent Policy Framework, Special Report, Cambridge, MA.

¹¹ EUROPEAN PARLIAMENT (2001), The Large Combustion Plant Directive, 2001/80/EC.

¹² EUROPEAN PARLIAMENT (2010), The Directive on industrial emissions, 2010/75/EU

convenzionale¹³.

L'impegno dell'UE nel campo delle infrastrutture energetiche si è rafforzato anche grazie al Trattato di Lisbona, visto che la promozione dell'interconnessione delle reti energetiche è stata elencata tra gli obiettivi chiave della politica energetica dell'UE. Su questa base la CE ha adottato nel novembre 2010 una nuova politica europea delle infrastrutture energetiche per coordinare e ottimizzare lo sviluppo della rete su scala continentale¹⁴

Le linee guida per le infrastrutture energetiche trans-europee delineati dalla Commissione Europea hanno fatto luce sulle misure che devono essere attuate nel prossimo decennio per aiutare l'UE a raggiungere i suoi obiettivi energetici e climatici. Tuttavia, una questione cruciale deve essere ulteriormente sviluppata: il finanziamento delle infrastrutture. Infatti, le esigenze di investimento nelle infrastrutture sono senza precedenti, e combinate con il contesto attuale dei mercati finanziari stanno ridisegnando il tradizionale finanziamento delle infrastrutture europee, generando il rischio di un gap nei finanziamenti di infrastrutture in Europa¹⁵. L'impatto della crisi del debito ha ridotto le possibilità di investimenti pubblici in infrastrutture all'interno dei bilanci pubblici. Quindi, il contributo dei mercati dei capitali privati è molto cruciale per garantire le risorse necessarie da investire in infrastrutture. Tuttavia, anche gli investitori privati devono affrontare crescenti problemi per finanziare i progetti infrastrutturali.

Secondo il ruolo cruciale svolto da infrastrutture energetiche in un sistema economico, questo collo di bottiglia del finanziamento delle infrastrutture di energia causato da fattori finanziari, normativi e di mercato potrebbe seriamente minare la ripresa dell'economia dell'UE e le sue future prospettive di crescita.

In breve, tanti progetti comporteranno enormi investimenti. Per i governi dei paesi dell'UE che ancora stano in un periodo di recessione economica è difficile effettuare molti degli investimenti necessari e questo potrebbe compromettere seriamente la ripresa

¹⁴ IHS CERA (2013), Ibidem, p. 2

¹⁵ Financing the European Energy Infrastructure of the Future, Simone Tagliapietra, 2013

economica dell'UE e le sue prospettive di crescita.

Il “*memorandum of new EU transport infrastructure policy*”, indica i 5 problemi principali delle infrastrutture europee:

- La scarsità dei collegamenti riguardanti il flusso delle persone e delle merci tra i paesi.
- Un grande divario del livello delle infrastrutture tra gli stati membri, soprattutto tra Europa orientale e occidentale: nuovi impianti sono necessari così come la manutenzione e l'aggiornamento degli impianti esistenti.
- La scarsità della capacità di connessione multimodale delle stazioni-merci, *bus terminal*, porti fluviali, porti marittimi e aeroporti.
- La grande emissione di gas serra durante il trasporto
- La scarsità dell'interoperabilità: le specifiche operative degli stati membri sono diversi.

In Inghilterra, per compensare la mancanza a lungo termine degli investimenti nelle infrastrutture, l'importo degli investimenti in infrastrutture proposto dal governo di Cameron è superiore al 200 miliardi di sterline al fine di attrarre un gran numero di capitali sociali e di investitori internazionali. Tuttavia, questa proposta si prevede che venga attuata in tempi abbastanza lunghi.

In Germania e in Austria, secondo le stime delle società di consulenza locali, le infrastrutture ormai sorpassate hanno portato a perdite di decine di miliardi di euro. Per mantenere la competitività economica attuale, la Germania necessita di aggiornare e espandere le infrastrutture nel prossimo decennio. Questo comporterebbe un costo di oltre 120 miliardi di euro, mentre l'avanzo di bilancio della Germania nel 2014 è stato solo 11,9 miliardi di euro¹⁶.

Dal 2009, i livelli del debito pubblico di alcuni paesi dell'Eurozona sono aumentati in maniera continua superando la soglia prevista dall'UE e causando il declassamento del

¹⁶ The inspiration of "Infrastructure trap" for China, Yu Wang

rating, l'aumento dei costi di finanziamento e il rischio di portare sull'orlo del fallimento i rispettivi governi. A causa dei gravi deficit e della mancanza di fondi per la costruzione, la manutenzione delle infrastrutture principali è difficile da attuare. Inoltre, a causa della difficile situazione finanziaria, molti governi locali non possono concentrare la loro attenzione sulla costruzione e sulla manutenzione delle infrastrutture.

Dopo il colpo della crisi finanziaria e della crisi del debito, le prospettive di crescita economica dei mercati emergenti di alcuni paesi risultano assai migliori di quelle dei paesi europei. L'attrazione dei paesi europei per gli investitori si è ridotta notevolmente e perciò è difficile per i governi raccogliere grandi capitali per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture. Le infrastrutture europee sono state costruite decenni fa, e il problema di manutenzione non riguarda solo il periodo presente, ma anche quello a lungo termine.

La costruzione di numerose infrastrutture implica il bisogno di enormi risorse finanziarie ma soprattutto di una manutenzione efficiente e sostenuta che possa servire allo sviluppo economico e sociale a lungo termine, raggiungibile solo mediante il supporto di una vasta gamma di condizioni, comprensive di importanti fondi. A tal fine, la pianificazione scientifica, una decisione prudente su come gestire la manutenzione e un'adeguata misura della raccolta di fondi a lungo termine risultano essere i fattori essenziali.

3.2 Perché alcuni paesi europei partecipano all'AIIB?

L'attuale ripresa economica globale è debole, ma la vitalità della regione asiatica è significativamente più alta rispetto ad altre regioni. Il mantenimento di un rapido sviluppo delle economie asiatiche è considerato una chiave d'oro per risolvere l'attuale problema economico mondiale. *“Look East”* sarà una scelta strategica dei molti paesi europei che si trovano in difficoltà per crisi economica. Pertanto, in base alla scelta razionale dettata dagli interessi immediati e dalle prospettive future, Inghilterra, Francia, Germania, Italia e altri

paesi europei hanno deciso di partecipare all'AIIB.

La maggior parte degli stati europei che affrontano difficoltà economiche interne hanno compreso il gigantesco potenziale che la AIIB incarna: l'economia eurasiatica è collegata dalle infrastrutture avanzate. Questo è il motivo per cui hanno scelto di partecipare alla fondazione di una banca di sviluppo. Ed ora una istituzione europea centrale, la Banca europea per gli investimenti, sembra pronta ad approfondire la cooperazione degli investimenti con la Cina mediante l'apertura di un ufficio ufficiale a Pechino. A dire il vero, gli stati membri dell'UE stanno agendo strategicamente, preferendo modellare i regolamenti della banca dall'interno invece di essere semplici osservatori di un istituto cinese guidato. La Cina accoglie con favore questo sviluppo dato che pensa di potere attrarre know-how europeo relativo al finanziamento di progetti di sviluppo e di garantire che gli standard ambientali elevati sono messi in atto e applicati.

Infatti, il collegamento economico e commerciale eurasiatico è sempre più stretto, in particolare in Europa gli investimenti verso l'Asia aumentano (ho già parlato nel 3.1). Nel commercio internazionale, vi è una scoperta empirica di lunga data: il modello gravitazionale¹⁷. Secondo questa teoria, più grande il PIL dei partner commerciali, più essi commerciano tra di loro, mentre maggiore è la distanza tra i partner, minore sarà il commercio¹⁸. Poiché l'investimento dell'AIIB ridurrà tali distanze transfrontaliere attraverso il finanziamento di ferrovie, strade, aeroporti, la tecnologia dell'informazione, e altri progetti ad alto rendimento. Le interazioni commerciali tra Europa, Cina e Asia aumenteranno in modo esponenziale. Questo è chiaramente una situazione win-win per l'Eurasia.

L'AIIB acronimo dell'Infrastructure Asian Investment Bank, come dice il nome, è il supporto chiave dell'infrastruttura regionale asiatica. Come tutti sappiamo, le infrastrutture hanno un significativo effetto di trazione (*pull effect*) per le economie. Dal punto di vista della situazione attuale asiatica delle infrastrutture, c'è ancora molto margine di

¹⁷ Nella versione più generale, il modello g. può essere descritto dalla seguente relazione: $T_{ij} = AY_i^a Y_j^b / D_{ij}^c$, dove T_{ij} è il valore del commercio tra il Paese i e il Paese j, A è una costante, Y_i è il PIL del Paese i, Y_j è il PIL del Paese j, D_{ij} è la distanza tra il Paese i e il Paese j e a, b, e c possono essere diversi da 1.

¹⁸ The Asian Infrastructure Investment Bank: A Win-Win for China-EU Relations, Shi Zhiqin, Vasills Trigkas, 2015

miglioramento che indica anche un potenziale enorme per gli investimenti. In particolare, i molti paesi asiatici rispondono alla " *New Silk Road* " strategia della Cina che catalizza le esigenze infrastrutturali. Negli ultimi anni, la Cina ha accumulato migliaia di miliardi di dollari di riserve in valuta estera. L'iniziativa dell'AIIB e " *One Belt, One Road* (*New Silk Road*) " piano per promuovere la connettività e gli scambi con i paesi vicini sono parte della risposta della Cina alle sfide derivanti dal suo successo economico. Ogni sforzo è inclusivo, democratico, e non discriminatorio. L'AIIB e *One Belt, One Road* contribuiranno anche a migliorare la situazione economica nella regione cinese. Essi esemplificano la continuità della diplomazia della Cina con i paesi vicini, che è caratterizzata dai principi di amicizia, sincerità, mutuo vantaggio, e inclusione. Queste iniziative ora sono viste come centrali per la strategia di politica estera della Cina. Mentre i livelli del PIL di alcuni degli stati più poveri aumentano in Asia a causa di investimenti in infrastrutture, livelli di reddito più elevati spingeranno anche la domanda aggregata, creando una comunità prospera di nazioni asiatiche e forgiando una forte interdipendenza economica tra la Cina e i suoi vicini.

In questo contesto, molti paesi europei hanno deciso di investire nelle infrastrutture in Asia, non solo per promuovere lo sviluppo economico della regione, aumentando così la ripresa economica mondiale, ma anche per trovare sbocco ai prodotti e servizi europei.

L'impegno cinese per un ordine mondiale aperto, inclusivo, e democratico si è riflesso nell'iniziativa dell'AIIB. La Cina, il più grande donatore, non ha il potere di veto. E il modus operandi dell'organizzazione sarà determinato da negoziazioni aperte e trasparenti tra i suoi stati membri. L'Europa sembra fidarsi delle intenzioni cinesi, aggiungendo più credibilità al desiderio della Cina per un ordine mondiale inclusivo. La governance globale e lo sviluppo globale non è un gioco " *zero-sum* ", ma uno scenario win-win indiscutibile.

3.3 La esperienza europea favorisce lo sviluppo dell'AIIB

La “Strategia Europea 2020” ha proposto la costruzione delle infrastrutture digitali e l'aggiornamento delle vecchie infrastrutture, ma in molti paesi la pressione della crisi del debito e della crisi finanziaria è forte. Questo porta un'occasione d'oro al trasferimento dell'*overcapacity* della Cina. Ma anche perché la Cina è un paese di nuovo tipo di industrializzazione, ha il vantaggio di treni ad alta velocità, l'energia nucleare e altre infrastrutture. Quindi, la cooperazione tra Cina e UE porterà tanti benefici potenziali.

L'Europa ha bisogno dell'Asia, ma dovrebbe anche rendersi conto del basso livello del mercato, dell'incompleto meccanismo di mercato e della bassa efficienza di utilizzo del capitale in Asia. L'Asia ha bisogno anche della esperienza europea in questo senso. La creazione dell'AIIB si propone di risolvere il problema di finanziamento delle infrastrutture dei paesi asiatici, ma Come si utilizzano risorse e capitali limitati?. Tale problema è molto importante. L'Inghilterra, la Francia, la Germania, l'Italia e altri paesi che partecipano l'AIIB possono fornire una esperienza operativa matura. Le molte città degli stati membri europei, come Londra, Francoforte, Lussemburgo, hanno uno sviluppato settore dei servizi finanziari, e sono partner naturali della Cina per l'internazionalizzazione di RMB(moneta cinese) e per lo sviluppo del settore dei servizi finanziari. Esse vogliono diventare il *off-shore market, clearing center e securities issuance center* di RMB. Ciò indica che la complementarità economica tra Cina e UE è ancora fondamentale per aumentare la concorrenza e per promuovere ulteriormente la cooperazione economica e commerciale tra Cina e UE. Potrebbe emergere una situazione win-win.

Capitolo 4 Il significato e l'impatto della fondazione dell'AIIB

4.1 L'opportunità per la Cina: l'internazionalizzazione del RMB

Il 21 luglio 2005 la Cina ha adottato il sistema di gestione del tasso di cambio flottante, non attribuendo più attenzione solamente ai dollari. Con riferimento ad un paniere di valute, basato sull'offerta e della domanda di mercato, tutto ciò si traduce in un meccanismo di tasso di cambio più flessibile. Con la continua espansione della scala economica, la rapida crescita delle importazioni e delle esportazioni, è noto a tutti che l'influenza dell'economia cinese stia crescendo sempre di più a livello mondiale. Nel 2013, l'ammontare delle esportazioni e delle importazioni dei beni dalla Cina è stato di 416 bilioni di dollari superiore a quello dell'USA 391 bilioni di dollari (Tavola 9). Considerato il rapido sviluppo dell'economia cinese, il regolamento dei pagamenti internazionali tradizionali che adottano il dollaro, l'euro, lo yen e altre valute principali del mondo non sono più in grado di soddisfare l'attuale esigenza. Per questo motivo, la riforma del sistema del tasso di cambio del RMB e la domanda della mercato ha fornito alcuni input per lo sviluppo iniziale dell'internazionalizzazione RMB. Il primo luglio 2009, *The People's Bank Of China* ha Promulgato le "Misure per l'amministrazione pilota dell'utilizzo del RMB nel commercio transfrontaliero"; queste misure hanno avuto un ruolo decisivo nell'espansione dell'insediamento del RMB, grazie anche al supporto del Ministero delle Finanze, del Ministero del Commercio, dell'Amministrazione generale delle dogane, della SAT(*State Administration of Taxation*) e della CBRC(*China Banking Regulatory Commission*)¹. Questo può essere considerato a tutti gli effetti come il punto di partenza nel processo di internazionalizzazione del RMB. L'internazionalizzazione del RMB dovrebbe attuare le seguenti tre fasi in ordine progressivo: *peripheral*, *regionalization* e internazionalizzazione.

¹ The AIIB leads the Internationalization of the RMB, Huang Jian, Huang Weipin, 2015

Va detto comunque che il RMB non è una moneta internazionale, e richiede pertanto un processo graduale di transizione affinché si avvicini all'internazionalizzazione. L'internazionalizzazione del RMB avverrebbe con l'espansione della circolazione di denaro tramite i pagamenti commerciali, penetrando gradualmente in tutti gli settori dello sviluppo economico, nonché nel sistema finanziario in modo da raggiungere l'obiettivo dell'internazionalizzazione della moneta stessa. La Cina ha adottato l'insediamento transfrontaliero del RMB dal 2009, diventando in breve tempo la seconda valuta di pagamento transfrontaliero e rappresentando il 25% del totale delle altre valute transfrontaliere. Nel 2014, la dimensione dell'insediamento transfrontaliero del RMB ha continuato ad espandersi, con un importo annuale del commercio transfrontaliero in RMB pari a 6,55 miliardi di yuan, rappresentando il 24,76% del totale delle importazioni e delle esportazioni, con un incremento di 1,92 miliardi di yuan, vale a dire un 41,47% in più rispetto al 2013²(Figura 21).

² <http://www.imi.org.cn/uncategorized/14515>

Tavola 9: Dati a confronto tra esportazioni e importazioni della Cina e dell’America del 2014 (trilioni di dollari)

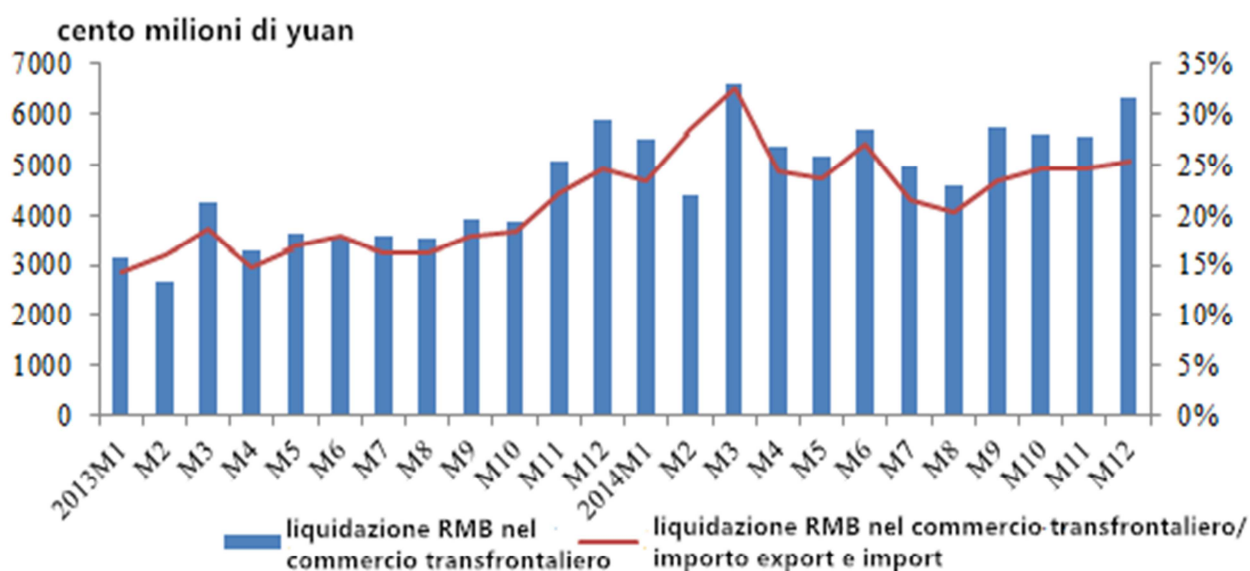
	Esportazioni e Importazioni (E + I)		Esportazioni (E)		Importazioni (I)		Differenza tra esportazioni e importazioni (E – I) (importi)
	Importo	Tasso di crescita (rispetto al 2013)	Importo	Tasso di crescita (rispetto al 2013)	Importo	Tasso di crescita (rispetto al 2013)	
Beni commerciali cinesi³	4,303	3,46%	2.343	6,05%	1,960	6,53%	0,383
Beni Commerciali americani⁴	3,969	3,1%	1,623	2,8%	2,345	3,4%	-0,7

Fonti: The People's Bank Of China, MOFCOM

³ <http://www.yangqiu.cn/sapchina0/20203.html>

⁴ <http://youngchina.review/archives/1729>

Figura 21: La dimensione dell'insediamento del RMB nel commercio transfrontaliero



Fonti: The People's Bank Of China, MOFCOM

Nonostante il RMB abbia fatto grandi progressi per quanto riguarda l'aspetto dell'utilizzo, dello scambio bilaterale, della selezione delle riserve e nel sistema finanziario, va detto però che il processo dell'internazionalizzazione di questa moneta si trova ancora nella sua fase iniziale e presenta le seguenti caratteristiche:

1. Il RMB non è una valuta di riserva internazionale.

Per quanto riguarda la sua circolazione, il prezzo, le operazioni di pagamento e altri aspetti del RMB, apparentemente sembrano esserci tutte le condizioni ottimali affinché questa moneta diventi una valuta internazionale, ma va ricordato che la funzione fondamentale di una valuta internazionale è la riserva internazionale. E' proprio per questo motivo che il RMB ancora non viene accettato dai paesi come riserva internazionale. Le tre caratteristiche di

base di una moneta riserva internazionale sono: la sicurezza, la liquidità e il *value-added*. Per quanto il RMB, questa moneta ancora non riesce a ottenere il favore da parte dei governi e delle banche centrali dei maggiori paesi. Il dollaro e l'euro rimangono tuttora la valuta preferita. Analizzando oggettivamente la situazione, la Cina dispone di 4 miliardi di riserva valutaria, ma la percentuale d'oro è molto ridotta, vale a dire solo l'1,6%; essa è composta perlopiù dai dollari⁵. Già questo dato ci fa intendere che l'internazionalizzazione del RMB si prospetta come un processo lungo.

2. Il controllo dei movimenti di capitale limita il processo di internazionalizzazione del RMB.

La Cina ha bisogno di una politica monetaria indipendente per mantenere la stabilità dei sistemi di finanziamento e di controllo, quindi è necessario un certo grado di controllo dei movimenti di capitale. Secondo l'esperienza dell'internazionalizzazione della valuta di USA, UE e del Giappone, i movimenti di capitale sono completamente liberi al fine di rafforzare la circolazione della moneta nazionale in tutto il mondo e ampliare l'offerta e la grandezza dello stock detenuto all'estero. Al momento, la Cina esporta RMB attraverso il conto corrente. In base al conto capitale viene formato il meccanismo di riflusso del RMB in modo che il suo stock all'estero sia di circa 1 trilione di yuan. Quindi, i severi controlli del conto capitale della Cina inibiscono effettivamente l'internazionalizzazione del RMB.

3. L'ambito e la dimensione di utilizzo del RMB è piccolo, e i prodotti finanziari denominati in RMB non sono abbastanza numerosi.

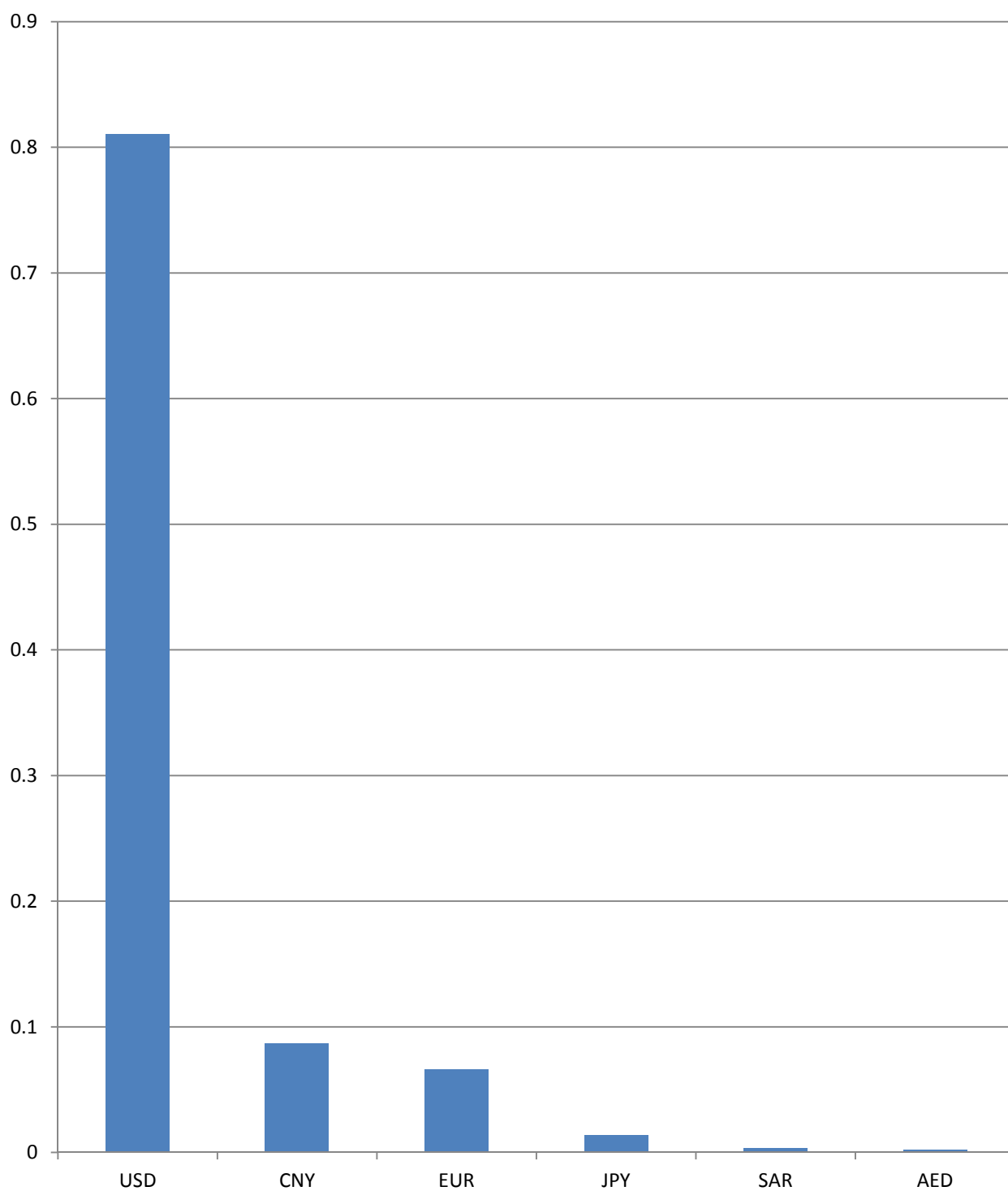
Il *settlement currency* tradizionale è ancora rappresentato dal dollaro, dall'euro, dallo yen, dalla sterlina, dal dollaro canadese, dal dollaro australiano e altre valute principalmente, ma in particolare dal dollaro e dall'euro. Negli

⁵ The AIIB leads the Internationalization of the RMB, Huang Jian, Huang Weipin, 2015

ultimi anni, il RMB si è sviluppato velocemente come strumento di pagamento e di finanziamento commerciale. Secondo il rapporto della *Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication* (SWIFT), il RMB nel 2013 risultava già essere il secondo più diffuso strumento di finanziamento tradizionale commerciale, con una quota di mercato globale di 8,66%, classificandosi subito dopo gli Stati Uniti. Tuttavia, rispetto alla quota del mercato di 81,08% degli Stati Uniti⁶, il grande divario tra i due è più che ovvio (Figura 22). Pertanto, l'utilizzo del RMB non solo ha bisogno di superare la limitazione cinese, ma anche ampliare il proprio ambito di promozione. Un'altra strada da intraprendere potrebbe essere quella della creazione di nuovi progetti d'investimento tramite prodotti finanziari denominati in RMB attraverso la cooperazione con altre istituzioni finanziarie mondiali.

⁶ The AIIB leads the Internationalization of the RMB, Huang Jian, Huang Weipin, 2015

**Figura 22: La quota sui pagamenti internazionali
della valuta dei paesi principali nel 2013**



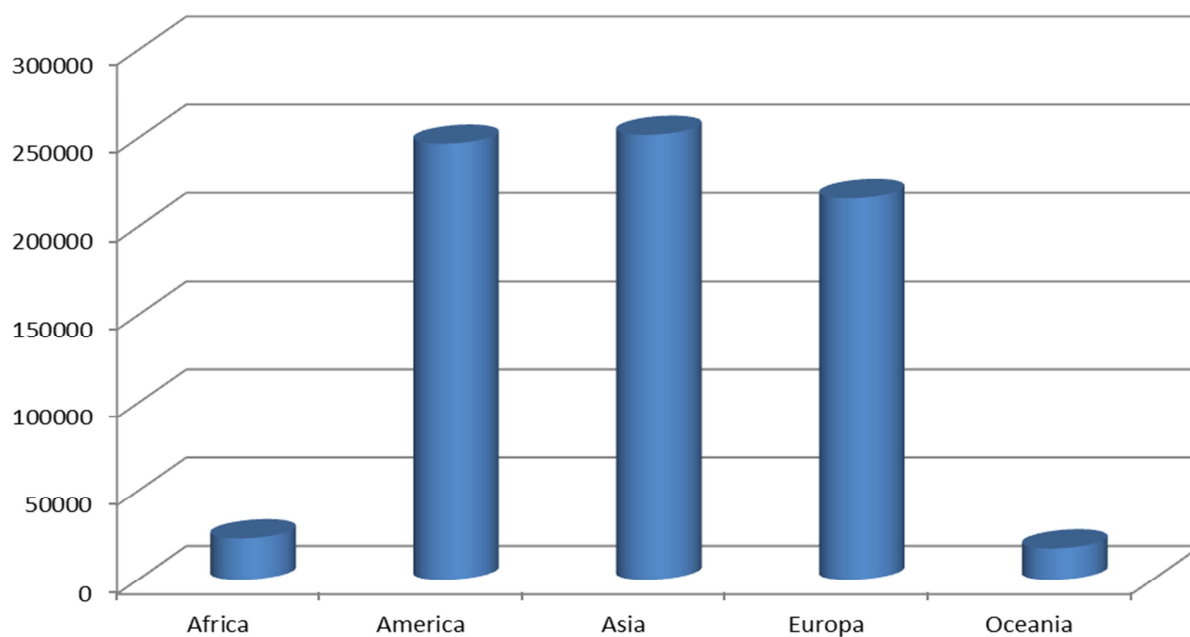
Fonti: SWIFT

A partire dal 21° secolo, le economie emergenti come la Cina si sono sviluppate rapidamente, dando il contributo più importante per la crescita economica mondiale, nonché il nuovo centro dell'economia mondiale. L'Asia è formata da un enorme gruppo di consumatori, i quali rappresentano il 60% della popolazione mondiale, vale a dire il più grande mercato del mondo. La Cina rappresenta il 20% della popolazione mondiale e l'Asia rappresenta il 20% ~ 30% del PIL mondiale con la Cina che conta circa per il 12% del PIL mondiale. Anche il PIL del Giappone e del Sud Corea sono molto alti. Nel 2013 il PIL asiatico è stato di 25,1949 miliardi di dollari superiore rispetto a quello dell'Europa e dell'America(Figura23). Inoltre, il tasso di crescita dell'economica asiatica si è posizionato primo tra tutti gli altri (Figura 24). Al contrario, la situazione delle infrastrutture nei paesi asiatici in via di sviluppo non è delle migliori. Nonostante questi paesi siano attualmente entrati in una rapida fase di sviluppo, essi devono far fronte ad una grave carenza di fondi. Si stima che nell'arco degli anni che vanno dal 2010 al 2020, sarebbero necessari fondi pari a 8 miliardi di dollari⁷. L'India, ad esempio, prevede di costruire infrastrutture tra il 2013 e il 2018 investendo 1 trilione di dollari di fondi, di cui la metà verrebbe ottenuta grazie a investimenti esteri. Il sistema finanziario internazionale centrato sugli Stati Uniti non è stato in grado di far fronte alla richiesta di fondi così alta da parte dei paesi asiatici. Anche la *Asian Development Bank* non è riuscita a soddisfare la domanda⁸. Perciò, vista la necessità di fornire un adeguato sostegno al fine di uno sviluppo comune dei vari paesi, la Cina ha proposto la creazione dell'AIIB, un'organizzazione finanziaria asiatica in grado di supportare e portare innovazione nel sistema finanziario internazionale. Mediante la riforma economica cinese attuata 30 anni fa (Riforma politico-economica di Deng Xiaoping attuata negli anni 70'), la Cina è diventata una forza economica e possiede riserve di valuta estera sufficienti, nonché una lunga esperienza nell'investimento in infrastrutture. L'investimento nelle infrastrutture in Asia potrebbe gettare le fondamenta di uno sviluppo economico senza precedenti e aumentare il rendimento degli investimenti.

⁷ <http://money.163.com/15/0327/16/ALNQ7298002555CG.html>

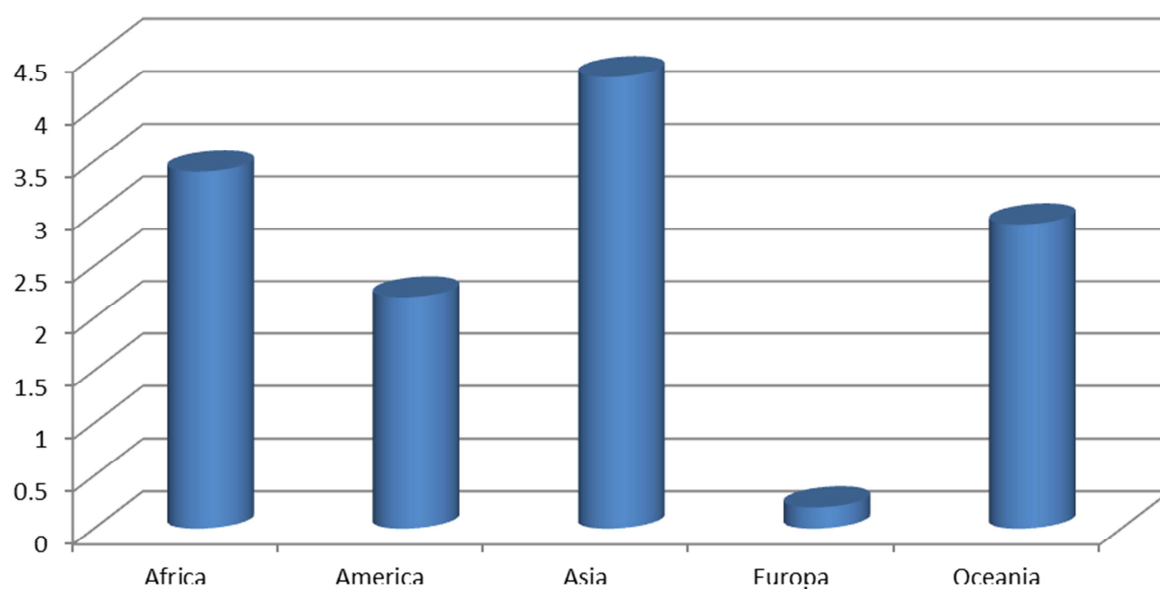
⁸ The AIIB will change the existing international financial system, Liu Xiangfeng, 2015

Figura 23: Il totale di PIL dei cinque continenti nel 2013(cento milioni di dollari)



Fonti: Commissione statistica delle Nazioni Unite

Figura 24: Il tasso di crescita economica dei cinque continenti nel 2013(%)



Fonti: Commissione statistica delle Nazioni Unite

Dopo la crisi finanziaria internazionale del 2008, la Cina propose tempestivamente la strategia dell'internazionalizzazione del RMB per cercare di ridurre l'impatto della crisi del dollaro sull'economia cinese. Qualora il RMB diventasse valuta di riserva internazionale, la Cina potrebbe promuovere attivamente l'internazionalizzazione del RMB mediante l'utilizzo commerciale all'estero, nonché tramite investimenti stranieri in moneta cinese. Allo stato attuale, le basi per l'internazionalizzazione del RMB si stanno rafforzando gradualmente.

In primo luogo va detto che il RMB è diventato la seconda valuta più utilizzata di finanziamento commerciale, la quinta moneta più usata nei pagamenti e la sesta valuta di cambio.

In secondo luogo, va sottolineato il fatto che la scala dell'uso del RMB nel commercio transfrontaliero e l'investimento diretto si stanno espandendo costantemente. Verso la fine del 2014, i pagamenti all'estero e incassi dall'estero e il pagamento transfrontaliero in RMB rappresentavano il 23,6% del totale. Nel 2014, l'importo dell'utilizzo di RMB dell'acconto corrente della bilancia dei pagamenti è stato di 6,55 miliardi di yuan, segnando un incremento del 41,6%⁹ rispetto a prima. Di seguito riportiamo i punti principali:

- ✓ l'importo dell'utilizzo del RMB dei beni commerciali è stato di 5,9 cento miliardi di yuan, con un incremento del 42,6% rispetto al 2013 e ha rappresentato quasi il 20% del totale dell'utilizzo transfrontaliero dei beni commerciali¹⁰.
- ✓ l'importo dell'utilizzo di RMB per servizi commerciali e altri tipi di servizi è stato di 656,5 miliardi di yuan nel 2014, con un incremento del 31,3% rispetto al 2013¹¹.

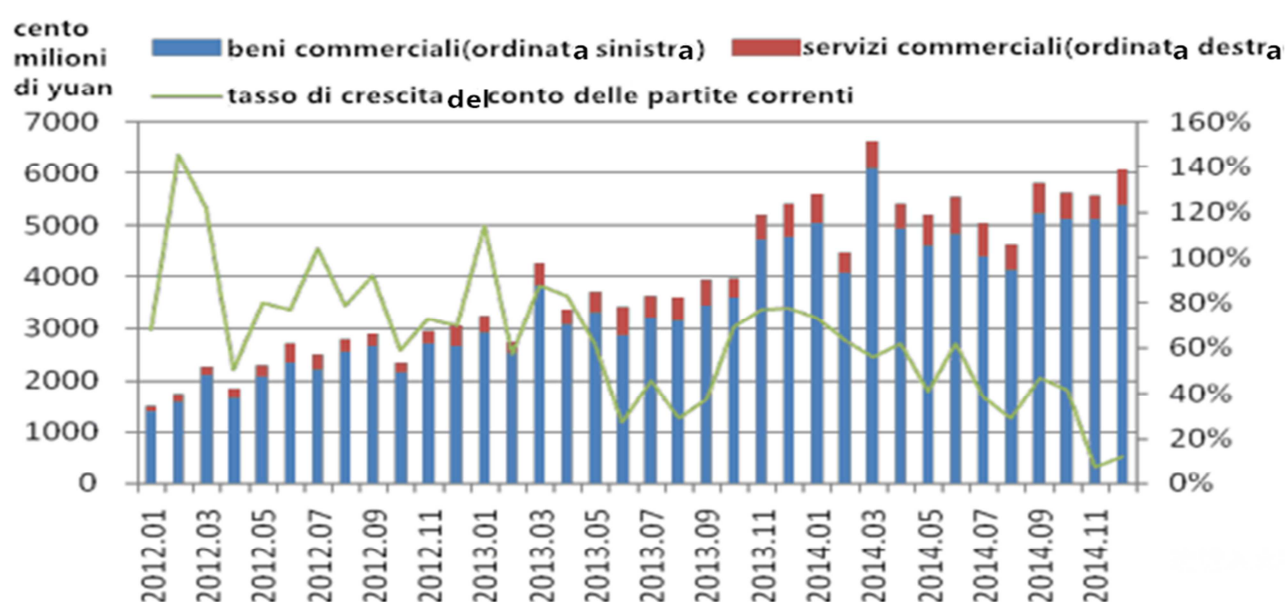
⁹ The report of the RMB internationalization, The People's Bank of China, 2015

¹⁰ The report of the RMB internationalization, The People's Bank of China, 2015

¹¹ The report of the RMB internationalization, The People's Bank of China, 2015

L'incasso annuale del acconto corrente è stato di 2730 miliardi di yuan, il pagamento è stato di 3830 miliardi di yuan, mentre il rapporto incassi / pagamento è stato di 1:1,4¹²(Figura25).

**Figura 25: L'importo dell'utilizzo di RMB nel conto corrente
(dati mensili)**



Fonti: The People's Bank of China

¹² The report of the RMB internationalization, The People's Bank of China, 2015

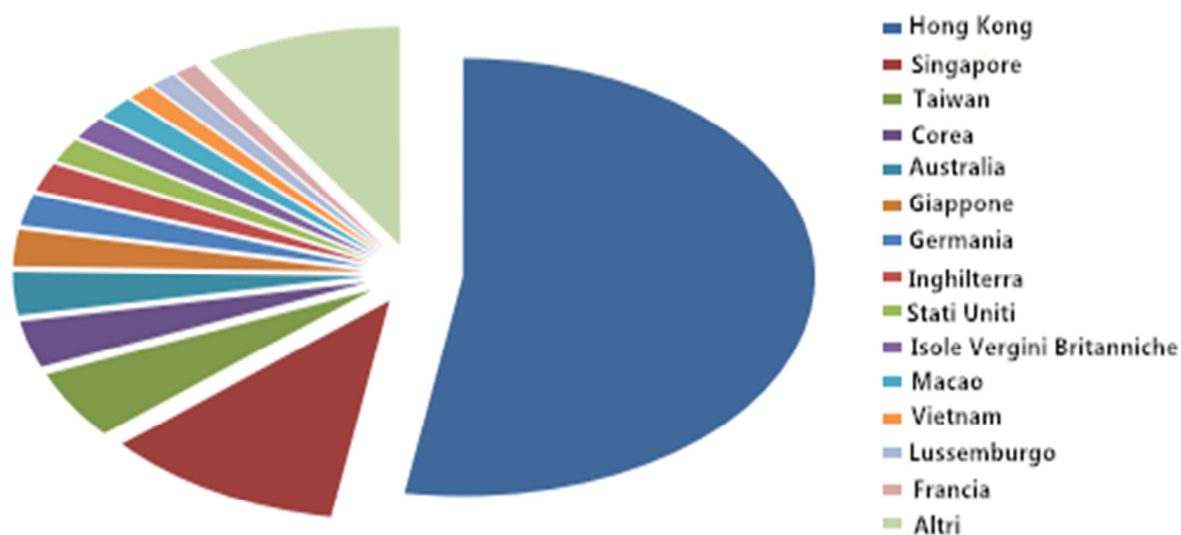
Tavola 10: L'importo dell'utilizzo dell' RMB nel conto corrente (dati annuali) (cento milioni di yuan)

	Beni commerciali	Servizi commerciali e altri	Totale
2009	32	4	36
2010	4280	683	5063
2011	15606	5202	20808
2012	20617	8764	29381
2013	30189	16109	46298
2014	58974	6565	65539
Totale	129798	37327	167125

Fonti: The People's Bank of China

Alla fine del 2014, la Cina ha effettuato pagamenti transfrontalieri in RMB con 189 stati (esclusi Hong Kong, Macao, Taiwan e altre regioni d'oltremare). Nel 2014, il pagamento transfrontaliero in RMB con Singapore, Taiwan(Cina), Giappone, Germania e Gran Bretagna sono aumentati rispetto allo stesso periodo nel 2013(Figura 26).

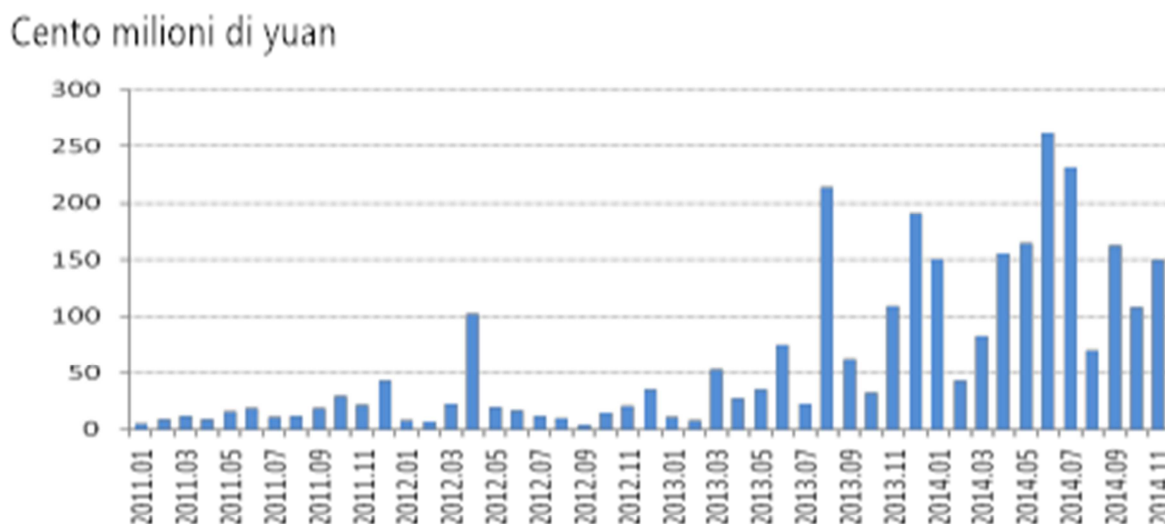
Figura 26: L'importo della Cina nel pagamento transfrontaliero in RMB con altri paesi



Fonti: The People's Bank of China

Nel 2014, l'utilizzo di RMB degli investimenti diretti esteri (IDO) di RMB è stato pari a 186,56 miliardi di yuan, con un incremento del 117,9%. Alla fine del 2014, l'importo accumulato degli investimenti diretti esteri in RMB è stato pari a 332,05 miliardi di yuan (Figura 27).

Figura 27: Utilizzo di RMB per investimenti diretti esteri (dati mensili)



Fonti: The People's Bank of China

Utilizzo di RMB per insediamento degli investimenti diretti (dati annuali)

Unità: cento milioni di yuan

	IDO
2011	159
2012	262
2013	1034
2014	1866
Totale	3321

Fonti: The People's Bank of China

In terzo luogo, a fine maggio 2015, la Banca del Popolo cinese ha firmato un accordo bilaterale di swap di valuta con le banche centrali e autorità monetarie di 32 paesi e regioni. Questo accordo ha un valore totale di circa 3,1 miliardi di yuan¹³. Sono 15 i paesi e le regioni che hanno stabilito le modalità di compensazione in RMB, arrivando a ricoprire il territorio del Sud-Est asiatico, l'Europa occidentale, il Medio Oriente, il Nord America, il Sud America e l'Oceania, appoggiando utilizzando il RMB come valuta di regolamento regionale.

Il processo di internazionalizzazione del RMB non rappresenta solamente un'esigenza di sviluppo della Cina, ma un'esigenza molto più ampia che andrebbe a coinvolgere l'economia asiatica. Quello di trasformare il RMB in una valuta della regione asiatica è un obiettivo reale nel processo dell'internazionalizzazione del RMB, e l'AIIB avrebbe un impatto decisivo nella promozione del RMB come valuta della regione asiatica, in quanto:

1. L'AIIB favorisce la Cina nel diventare un paese di esportazione di capitale netto.

La Cina è diventata un esportatore netto di capitali, e l'entità degli investimenti all'estero nel 2014 ammonta a circa 140 miliardi dollari, circa 20 miliardi di dollari in più rispetto ai capitali esteri entranti¹⁴. Pertanto, il processo di internazionalizzazione del RMB è partito da un processo di cross-border settlement per arrivare successivamente ad utilizzare questa moneta negli investimenti esteri. La creazione di una banca di investimenti per le infrastrutture asiatiche, andrebbe in contro a questa domanda in maniera molto efficace, migliorando al contempo il ruolo del RMB nell'Asia.

2. La banca di investimenti per le infrastrutture asiatiche promuove la diversificazione degli investimenti esteri del RMB.

La Cina è il più grande investitore tra i paesi asiatici. La banca di investimenti per le

¹³ The report of the RMB internationalization, The People's Bank of China, 2015

¹⁴ The report of the RMB internationalization, The People's Bank of China, 2015

infrastrutture asiatiche funziona secondo una modalità di sviluppo multilaterale, vale a dire fornendo prestiti sovrani, equity investment, e le garanzie per progetti di infrastrutture asiatiche nei paesi sovrani, al fine di rivitalizzare i paesi asiatici nel settore dei trasporti, dell'energia, delle telecomunicazioni, dell'agricoltura, dello sviluppo urbano e degli investimenti in diversi settori. La banca di investimenti per le infrastrutture asiatiche ha preso in considerazione anche l'istituzione di un trust fund, per un progetto che non preveda la garanzia di sovereign credit, ma l'introduzione di modello di partenariato pubblico-privato (PPP), in modo da poter ottenere la partecipazione del settore privato e fornire un migliore supporto per le infrastrutture nei paesi asiatici a basso reddito. Per quanto riguarda le diverse esigenze di investimenti esteri dell'AIIB, la Cina, in qualità di maggior azionista in questa banca, potrà spingere l'AIIB a dirigere gli investimenti esteri diversificandoli nella regione asiatica, accelerando così anche il processo di internazionalizzazione del RMB, al fine di far diventare questa moneta una delle principali valute di investimento nella regione asiatica.

3. Diventare la valuta di riserva per i paesi asiatici.

Il dollaro è ancora la principale valuta di riserva internazionale. Dopo la crisi finanziaria asiatica del 1997, i paesi in via di sviluppo, soprattutto quelli asiatici, al fine di evitare rischi di cambio hanno fatto espandere attivamente le riserve di cambio di dollari, ma il deprezzamento periodico del dollaro ha portato ai paesi un grande rischio, ed in particolare alla Cina che risulta oggi il più grande paese di riserva di valuta estera. I paesi durante la crisi finanziaria del 2008 hanno pagato un prezzo molto alto a causa del deprezzamento del dollaro. Pertanto, la Cina si sta preparando gradualmente a costruire una rete di currency swap di yuan per arginare questo rischio. Dopo la creazione dell'AIIB, il RMB è diventato il nucleo dei meccanismi di finanziamento (financing mechanism). La promozione attiva dell'uso del RMB per fare prestiti esteri e gli investimenti esteri potrebbe far sì che il RMB diventi la valuta di riserva principale in Asia, arginando così anche il rischio del deprezzamento periodico della valuta di riserva attuale (il dollaro), nonché riducendo al contempo la pressione esercitata dalle grandi valute estere.

L'Asian Infrastructure Investment Bank e the Silk Road Economic Belt and the 21st-

Century Maritime Silk Road (in breve: *the Belt and Road*) creeranno una nuova catena internazionale attraverso gli investimenti esteri e il commercio estero. Attraverso gli investimenti in infrastrutture, con i vantaggi dei perni delle città riferite e delle risorse locali, rafforza i vantaggi industriali e crea i vantaggi competitivi, formando nella regione della nuova divisione internazionale del lavoro. In questa catena del settore, concentrandosi sul commercio, gli investimenti della Cina possono essere suddivisi in tre strati:

- Il primo strato è la catena dell'industria manifatturiera, compresi corridoio economico Cina-Pakistan, corridoio economico Cina-India-Myanmar-Bengala come il centro di Asia orientale, la catena dell'industria manifatturiera Sud-Est asiatica e quella di Asia occidentale, Europa centrale e orientale e Sud Europa.
- Il secondo strato è la catena settore energetico della Cina, Russia e 5 paesi della Asia centrale (Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Uzbekistan e Turkmenistan).
- Il terzo strato è la catena del commercio di tecnologia e di servizio (principalmente per la cooperazione finanziaria) tra Cina e paesi sviluppati europei.

Nella regione di *the Belt and Road*, l'AIIB promuove gli investimenti in infrastrutture e la cooperazione finanziaria globale all'interno della regione, migliorando i vantaggi competitivi della regione attraverso gli elementi e l'integrazione delle risorse e formando una nuova catena del settore attraverso il trasferimento di industrie. Crea la domanda dei servizi della logistica internazionale, del fattura industriale e del commercio, formando la catena industriale regionale. Questa regione di *the Belt and Road* che ha 30 milioni di popolazione diventerà la zona economica a più rapida crescita. Attraverso lo yuan cinese, la Cina attua gli investimenti esteri diretti e di equity, nel contempo creando la catena del commercio intra-regionale, espandendo ulteriormente l'utilizzo di RMB e poi rendendo RMB la valuta di riserva di questa regione.

L'AIIB porta un'opportunità alla economia europea debole. Dopo la partecipazione

della Inghilterra, Francia, Germania, Italia e altri paesi europei principali, l'AIIB rafforza attivamente la cooperazione tra Europa e Asia nel suo complesso. La pianificazione degli investimenti strategici dell'UE ha una relazione positiva con l'AIIB. Il ministro delle finanze dell'UE ha approvato il 10 marzo 2015 il “piano di investimenti” di 315 miliardi di euro proposto dal presidente della Commissione europea Jean-Claude Juncker¹⁵. Questo è “l'Europe quantitative easing monetary policy”, che è attuata dal 9 marzo, cerca di risolvere i problemi della debole ripresa economica e delle pressioni deflazionistiche nella eurozona. Il contenuto del “piano di investimenti” è l'istituzione di un fondo di investimento strategico europeo di 21 miliardi di dollari per promuovere investimenti per circa 300 miliardi di euro dei settori privati dal 2015 al 2017¹⁶. I paesi europei hanno l'industria high-tech e la buona capacità nel funzionamento delle operazioni di finanziamento e dei mercati dei capitali. I vantaggi della futura cooperazione con l'AIIB sono molti e positivi.

4.2 La Cina può guidare bene l'AIIB?

Anche se molti paesi hanno partecipato attivamente all'AIIB, ma appaiono ancora i punti di vista negativi o opposti internazionali. Per esempio:

*“Success, comes down to credibility, the credibility to leverage the seed capital China and others initially invest. But the recent stock market turmoil and clumsy efforts by Chinese officials at stock market price keeping operations, or PKO, not to mention a general lack of financial transparency, is hardly reassuring.”*¹⁷

¹⁵ The EU launched a large-scale investment plans to stimulate the European economy, Ju Hui, 2014

¹⁶ Analysis of european investment plan, Song Xin

¹⁷ Is China's New AITB A Clever Ploy? David M. Smick, 2015

*“thousands of elite Chinese families are said to have been involved in a vast corruption conspiracy. Some analysts argue that a surprisingly large amount of China’s reserves may have been pilfered and moved offshore.”*¹⁸

Il progetto ha stimolato il dibattito tra i governi occidentali e quelli asiatici, con alcuni che accoglievano positivamente la conduzione cinese verso lo sviluppo e altri diffidenti. Inoltre alcuni funzionari occidentali temono che un flusso di denaro per lo sviluppo cinese possa minare gli standard di governance degli istituti di credito esistenti come la Banca Mondiale, specialmente se i canali cinesi sovvenzionano le proprie compagnie o progetti per motivazioni politiche o che danneggiano l’ambiente. E anzi alcuni pensano che l’AIIB non porta effetti positivi per l’economia mondiale.

Credo che queste critiche non siano valide. I funzionari cinesi che lo organizzano capiscono completamente quanto sia importante la loro responsabilità e effettueranno con tutto lo sforzo per assicurare che l’AIIB abbia successo. Ho visto segnali incoraggianti da parte delle banche multilaterali di sviluppo tradizionali. Nel mese di ottobre, quando è stata lanciata la nuova banca, la Banca Mondiale ha creato il Global Infrastructure Facility (GIF) - a piattaforma aperta globale - che faciliterà la preparazione e la strutturazione di complesse associazioni pubblico-privati per mobilitare il settore privato e il capitale degli investitori istituzionali, particolarmente per le infrastrutture. In un recente incontro a Baku, la capitale dell’Azerbaijan, la Banca Asiatica di Sviluppo (ADB) ha annunciato di voler usare un vecchio fondo di sviluppo che è stato originariamente lanciato quattro decenni fa (del valore di 20 miliardi di dollari)¹⁹, e anche di mettere da parte i soldi per sostenere progetti di associazioni pubblico-private di partenariato e collaborazioni con AIIB in Asia.

Sarà molto interessante vedere come queste azioni vanno avanti, e monitorare questa cooperazione tra le banche di sviluppo. Se tutto va bene, il risultato sarà utile non solo per i paesi in via di sviluppo, ma per la comunità internazionale nel suo complesso. Questo è

¹⁸ Is China’s New AIIB A Clever Ploy? David M. Smick, 2015

¹⁹ China: Banking on a new international financial institution, Yide Qiao, 2015

sicuramente l'obiettivo fondamentale dell'AIIB e di altre nuove istituzioni finanziarie internazionali, e ogni giudizio finale si baserà su questo.

La proposta dell'AIIB si basa su *global infrastructure investment initiative* che è proposto da Lin Yifu²⁰. Diversa dallo stimolo keynesiano tradizionale, l'iniziativa di investimento infrastruttura globale che Justin Lin ha proposto dal 2009 ha diverse caratteristiche uniche. In primo luogo, invece di aumentare la spesa pubblica per sostenere il consumo o mediante '*digging a hole and filling a hole*' nelle economie avanzate, dove il tasso di rendimento è basso, la proposta sottolinea che qualsiasi *growth-lifting* soluzione dovrebbe concentrarsi sull'attuazione di investimenti che riducano i colli di bottiglia nei paesi sviluppati e in via di sviluppo, che non solo aumenterà la domanda nel breve termine, ma anche aumenterà le prospettive di crescita a lungo termine. Lo stimolo keynesiano tradizionale dirige la spesa verso l'economia interna, mentre questa proposta raccomanda una iniziativa di investimento a livello globale coordinato, dirigendo risparmio globale dove l'impatto dello sviluppo genera occupazione e i tassi di rendimento sociali sono più alti. Tali progetti aumenteranno la domanda e l'occupazione nei paesi avanzati e diminuiranno l'effetto di contrazione.

Nel frattempo, la maggior parte dei discorsi sull'AIIB riguardano: il finanziamento dello sviluppo, gli obiettivi di sviluppo sostenibile e i cambiamenti climatici.

Xi ha specificato che la nuova banca per le infrastrutture e il Fondo della Via della Seta "integreranno, e non sostituiranno" gli istituti di credito esistenti. Non credo che le nuove istituzioni come il AIIB potranno completamente alterare il panorama finanziario globale nei prossimi pochi mesi, o addirittura anni. Tanto per cominciare, non sono molto grandi in termini di capitale e si ha bisogno di tempo per effettuare le procedure di

²⁰ Justin Yifu Lin (Chinese: Lin Yifu), born on October 15, 1952, in Yilan County, Taiwan, as Zhengyi Lin, is a Chinese economist. Lin transferred from a soldier to an economist when he started studying economics in Peking University and later went to pursue Ph.D at The University of Chicago. Once finished his doctoral, he came back to Beijing and became a professor at Peking University, founded the China Center for Economic Research (which later upgraded as National School of Development) and was appointed Chief Economist and Senior Vice President of the World Bank where he served from 2008 to 2012. After that, he returned to Beijing and continues his research in Peking University.

costituzione. Per non parlare del fatto che le nuove istituzioni finanziarie hanno bisogno di un processo laborioso di apprendimento. Detto questo, credo che acquisiranno un ruolo significativo nel migliorare quello che sta diventando un eccitante architettura finanziaria globale, nonché, più efficace, più pulita e più verde.

Imparerà a cooperare con la Banca mondiale, la ADB e così via, ma non potrà copiare tutto da essa. La Cina ha bisogno di continuare a imparare per diventare un migliore partner di sviluppo, mediante l'ascolto delle richieste dei partner e l'interazione con i governi, le organizzazioni non governative e le società civili. La Cina ha bisogno di essere più aperta e trasparente nel fornire dati precisi sul finanziamento dello sviluppo internazionale e le attività. È opinione dell'esperto che eventuali transazioni poco trasparenti hanno maggiori probabilità in futuro di essere revocate o rinegoziate da parte del prossimo governo del paese cliente. La situazione economica devono essere presa in considerazione quando si tratta con l'attuale governo del paese cliente.²¹

4.3 l'AIIB per una nuova strategia multilaterale: *One Road One Belt*

4.3.1 La via della seta e la nuova via della seta

Nei capitoli precedenti, ho già menzionato *One Road One Belt*, cioè la nuova via della seta. Molte persone non conoscono probabilmente la via della seta e la sua origine. Per via della seta s'intende il reticolo, che si sviluppava per circa 8.000 km, costituito da itinerari terrestri, marittimi e fluviali lungo i quali nell'antichità si erano snodati i commerci tra l'impero cinese e quello romano. Le vie carovaniere attraversavano l'Asia centrale e il

²¹ The Oxford Handbook of Africa and Economics: Volume 2: Policies and Practices, Célestin Monga, Justin Yifu Lin, 2015

Medio Oriente, collegando Chang'an (oggi Xi'an), in Cina, all'Asia Minore al Mediterraneo attraverso il Medio Oriente e il Vicino Oriente. Le diramazioni si estendevano poi a est alla Corea e al Giappone e, a Sud, all'India.



via della seta

La Nuova via della seta è un'iniziativa strategica della Cina per il miglioramento dei collegamenti e della cooperazione tra paesi nell'Eurasia. Comprende le direttrici terrestri della "zona economica della via della seta" e la "via della seta marittima del XXI secolo", ed è conosciuta anche come "iniziativa della zona e della via" o "una zona, una via" e col corrispondente acronimo inglese OBOR (one belt, one road). Partendo dallo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica, la strategia mira a promuovere il ruolo della Cina nelle relazioni globali, favorendo i flussi d'investimenti internazionali e gli sbocchi commerciali per le produzioni cinesi.

1. *The Silk Road Economic Belt* è una via di terra progettata per collegare la Cina con l'Asia centrale, Europa orientale e occidentale. Si collegherà la Cina con il Mar Mediterraneo, il Golfo Persico, il Medio Oriente, Asia meridionale e Asia Sud-Est. L'obiettivo del percorso terreno è duplice:

- Per costruire un " *Eurasian land bridge* ": Una catena logistica dalla costa orientale della Cina all'Europa occidentale;
- Per sviluppare i corridoi economici che collegano la Cina con la Mongolia, la Russia, l'Asia centrale e l'Asia sud-est.

2. *The 21st-Century Maritime Silk Road* - una rotta marittima piuttosto che una strada – ad ovest corre dalla costa est della Cina verso l'Europa attraverso il Mar Cinese Meridionale e l'Oceano Indiano, ad est attraversa il Pacifico meridionale. L'obiettivo del percorso marittimo è quello di costruire vie di comunicazione efficienti tra i principali porti in vari paesi, include lo sviluppo di un corridoio economico attraverso l'Oceano Indiano. È migliore per collegare la Cina con Sud Asia, Medio Oriente, Africa e il Mediterraneo.

Il progetto ufficiale è per un percorso circolare che collega il vivace cerchio economico di East Asia da un lato e il sviluppato cerchio economico europeo dall'altra e che comprende i paesi con un potenziale enorme per lo sviluppo economico²².

Non solo la Cina, ma anche l'Europa affrontano le sfide e le opportunità che questa importante iniziativa può comportare,.

²² Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, released by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce.



Nuova via della seta

L'iniziativa di un piano organico per i collegamenti terrestri (la cintura) è stata annunciata pubblicamente dal presidente cinese Xi Jinping a settembre del 2013, e la via marittima ad ottobre dello stesso anno, contestualmente alla proposta di costituire l'AIIB, dotata di un capitale di 100 miliardi di dollari USA, di cui la Cina stessa sarebbe il principale socio, con un impegno pari a 29,7 miliardi e gli altri paesi asiatici (tra cui l'India e la Russia) e dall'Oceania avrebbero altri 45 miliardi (l'Italia si è impegnata a sottoscrivere una quota di 2,5 miliardi)²³.

La AIIB è un veicolo per catalizzare gli investimenti necessari al miglioramento delle infrastrutture ferroviarie e portuali, complessivamente stimati in 1800 miliardi di dollari in dieci anni²⁴. Nel quadro dell'iniziativa della Nuova via della seta la Cina sta promuovendo anche investimenti diretti, anche in ambiti anche non direttamente collegati

²³ One Belt One Road: A role for UK companies in developing China's new initiative, China-Britain Business Council

²⁴ Ultima chiamata per l'Europa, Paolo Borzatta, 2015

alla logistica. A questo scopo, nel novembre 2014 ha creato anche un Fondo per la Via della Seta, dotandolo di 40 miliardi di dollari²⁵.

L'iniziativa OBOR è gestita da un piccolo gruppo di persone sotto la presidenza del vice-premier Zhang Gaoli. Nel governo cinese, *the National Development and Reform Commission* (NDRC), Ministero degli Affari Esteri e Ministero del Commercio si occupano di OBOR, con la NDRC che svolge un ruolo di coordinamento. È stato descritto dal governo cinese come il terzo round di apertura economica della Cina dopo lo sviluppo di zone economiche speciali e l'ammissione della Cina al *World Trade Organisation*²⁶.

Il presidente Xi Jinping ha detto che OBOR dovrebbe essere costruito congiuntamente attraverso la consultazione per soddisfare gli interessi di tutti, e gli sforzi dovrebbero essere fatti per integrare le strategie di sviluppo dei paesi relativi. Non è chiuso, ma aperto e inclusivo; si tratta di un coro di tutti i paesi partecipanti non solo della Cina.

4.3.2 Gli obiettivi e i progetti di OBOR

Attualmente la Cina ha bisogno di raggiungere alcuni obiettivi per promuovere ulteriormente lo sviluppo economico e risolvere alcuni problemi esistenti domestici (Tavola 11²⁷).

Un obiettivo chiave di OBOR è quello di accelerare il ritmo di sviluppo nelle province e città meno sviluppate della Cina e le città, in particolare quelli ad ovest e regioni centrali. La Cina investirà intensamente in queste regioni per sviluppare le infrastrutture e le condizioni necessarie per realizzare le loro potenzialità. Allo stesso tempo, le regioni

²⁵ China to Contribute \$40 Billion to Silk Road Fund New Trade-Development Push Gathers Momentum, Jeremy Page, 2014

²⁶ <http://www.scio.gov.cn/index.htm>

²⁷ One Belt One Road: A role for UK companies in developing China's new initiative, China-Britain Business Council

costiere e orientali più consolidate sono la sicurezza del successo di OBOR. I vasti progetti infrastrutturali, di ingegneria e di energia dovranno essere costruiti nei prossimi decenni per realizzare l'iniziativa OBOR è realizzato. Il suo successo dipenderà dalla partecipazione non solo di paesi e imprese vicini, ma anche da partner competenti più lontani.

Il progetto OBOR comprende più di 60 paesi, che rappresentano il 60% della popolazione mondiale, e il loro PIL collettivo è equivalente al 33% del PIL del mondo²⁸. Esso si concentra sulla connettività e sulle partnership con i paesi vicini e si basa su meccanismi multilaterali esistenti.

Sei corridoi economici sono proposti come quadro dell'iniziativa OBOR di fuori della Cina che delinea anche il percorso di *21st Century Maritime Silk Road*²⁹ (Figura 28):

1. *New Eurasian Land Bridge*
2. Cina - Mongolia – Corridoio Russia
3. Cina - Asia centrale – Corridoio Asia occidentale
4. Cina - Corridoio Penisola Indocina
5. Cina - Pakistan Corridoio
6. Bangladesh - Cina - India – Corridoio Myanmar

²⁸ Nadege Rolland, China's New Silk Road, The National Bureau of Asian Research.

²⁹ One Belt One Road: A role for UK companies in developing China's new initiative, China-Britain Business Council

Tavola 11: Gli obiettivi di OBOR

obiettivi espliciti	obiettivi impliciti
Prosperità delle zone sottosviluppate della Cina, in particolare nella parte occidentale.	Un trasferimento dell' <i>overcapacity</i> interna e investimenti all'estero.
Incremento di connettività e sviluppo economico attraverso la comunicazione di informazioni e persone e lo scambio di beni, servizi e cultura.	<ul style="list-style-type: none"> ✧ La Cina ha <i>overcapacity</i> in diversi settori, a causa del <i>drive</i> economico e <i>building-boom</i> degli ultimi decenni. ✧ La Cina ha anche accumulato una grande quantità di riserve di valuta estera e capitali. Il OBOR presenta canali per l'investimento verso l'esterno e la diversificazione delle riserve di valuta estera.
La sicurezza energetica attraverso la diversificazione delle fonti d'importazione.	<p>Nuovi mercati per prodotti e servizi cinesi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✧ La diversificazione dei mercati di esportazione, soprattutto nei paesi in via di sviluppo, estenderà il ciclo di vita dei prodotti cinesi e getterà le fondamenta a livello nazionale per il potenziamento delle industrie tradizionali e il “<i>21st Century Maritime Silk Road</i>”, nonché lo sviluppo di “<i>Silk Road Economic Belt</i>” delle industrie emergenti.

Figura 28: Sei corridoi economica che mira a collegare la Cina con i paesi in via di sviluppo



Il piano della Cina promuoverà la crescita e migliorerà le infrastrutture nella regione per sostenere la realizzazione di un “sogno dell’Asia-Pacifico”, richiamando il suo slogan politico interno “Sogno Cinese” finalizzato al ringiovanimento della nazione. “Con la crescita della forza complessiva della nazione, la Cina ha la capacità e la volontà di fornire più beni pubblici al Sud Est asiatico e al mondo intero”.

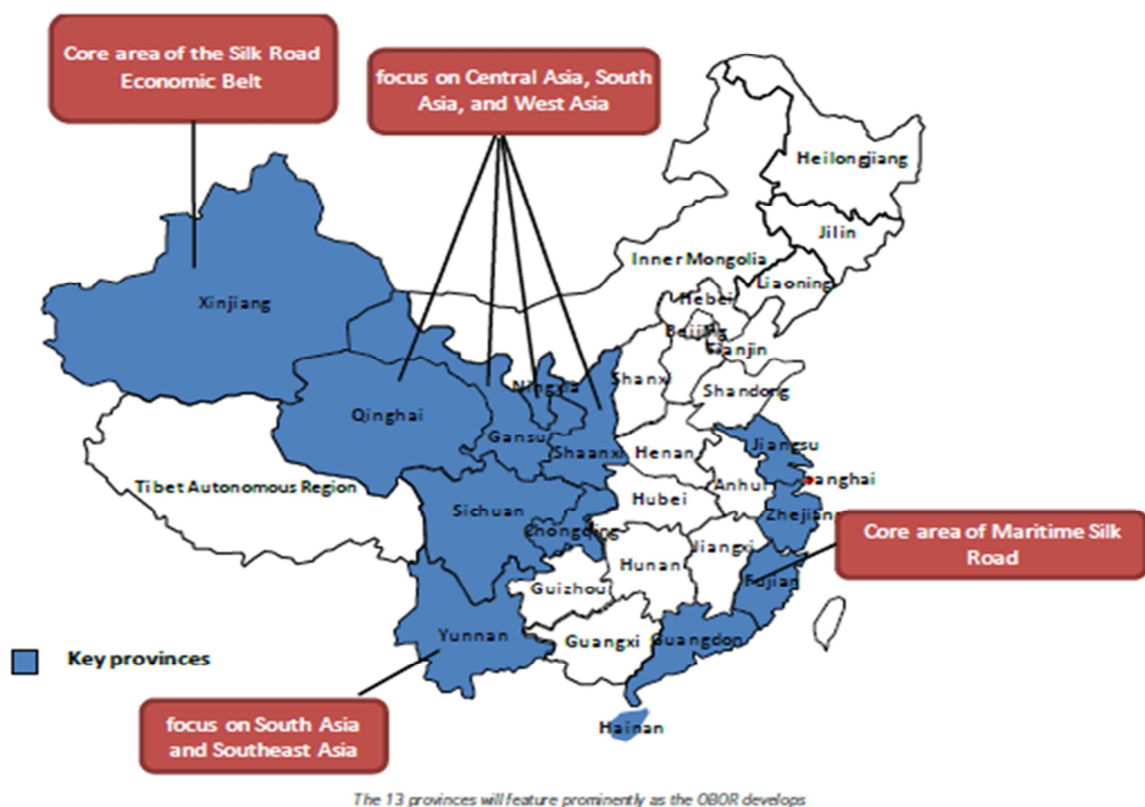
4.3.3 Le prospettive generali in Cina e in tutto il mondo

All'interno della Cina, il OBOR è destinato a sostenere lo sviluppo e la riforma di tutte le province e regioni in Cina. La concorrenza tra le province potrebbe aumentare la loro competitività commerciale e poi assicurare il successo dell'iniziativa.

Ci sono 13 province, regioni e comuni, che avranno un ruolo centrale nello sviluppo di OBOR (Tavola 12)³⁰.

Tavola 12: 13 province relative al OBOR

Nord Ovest	Gansu, Ningxia, Qinghai, Shaanxi, Xinjiang
Sud-Ovest	Chongqing, Sichuan, Yunnan
Sud e Sud-Est	Fujian, Guangdong, Hainan, Jiangsu, Zhejiang



³⁰ One Belt One Road: A role for UK companies in developing China's new initiative, China-Britain Business Council

Xinjiang e Fujian sono i due punti centrali dell'iniziativa OBOR. Xinjiang, nel nord-ovest, è stato designato come il "nucleo" di *Silk Road Economic Belt*, ed è centro naturale delle rotte per andare all'Asia centrale, Russia e l'Europa. Fujian è l'area equivalente *per il 21st-Century Maritime Silk Road*. Il successo di OBOR potrebbe portare vari benefici allo sviluppo dell'interno della Cina.

Il prossimo decennio vedrà un notevole trasformazione strutturale sulla scena economica mondiale, con la Cina e altre economie emergenti. Avranno un ruolo significativo i grandi commercianti, produttori, investitori, finanziatori e costruttori di infrastrutture. Il one belt and one road e la sua attuazione aiuteranno a risolvere il problema dei colli di bottiglia nella regione Asia-Pacifico e oltre, e potrebbe generare buoni rendimenti per tutti gli stakeholders.

La visione di *one belt one road* riflette le idee della Cina e l'esperienza di sviluppo economico: l'apertura e la riforma. Essa riflette anche la domanda da parte dei paesi interessati per liberare i colli di bottiglia infrastrutturali e migliorare la connettività con i grandi mercati in Cina e in Europa. Altri paesi in via di sviluppo sono vincolati dalla capacità insufficiente, conoscenze e risorse di finanziamento tacite; La Cina si trova ad affrontare vincoli di energia, terreni, manodopera qualificata e ambiente. Lavorando insieme si possono completare a vicenda e ottenere soluzioni win-win. la visione di *one belt one road* riflette anche la coesistenza pacifica della Cina con le differenze e l'impegno di fornitura a livello del mondo di beni pubblici, pace , sicurezza e sostenibilità³¹.

Il fenomeno di nuove banche di sviluppo multilaterale o regionale come AIIB, le nuove banche di sviluppo e il Fondo della Via della Seta è incoraggiante, portando energia e forza positiva dello sviluppo economico. In un mondo multipolare, sembra inevitabile che ci saranno organizzazioni di sviluppo multipolari e diverse banche di sviluppo plurale - laterali e multilaterali. Siamo cautamente ottimistici che i partner del Nord e del Sud che lavorano insieme troveranno soluzioni "win-win" per lo sviluppo sostenibile e la pace nel mondo.

³¹ NEW STRUCTURAL ECONOMICS AND RESOURCE FINANCED INFRASTRUCTURE, JUSTIN YIFU LIN, YAN WANG, 2016

Per la Cina l'AIIB potrebbe promuovere internazionalizzazione di RMB, per tutto il mondo l'AIIB nonché OBOR potrebbe accelerare lo sviluppo e rafforzarsi le collaborazioni delle regione relative. Speriamo che la Cina può guidare bene i progetti.

Conclusione

Il lancio della Banca asiatica d'investimento per le infrastrutture (AIIB) è stato tanto atteso. Si tratta di una struttura finanziaria internazionale e multilaterale per la costruzione di infrastrutture alla quale aderiscono 57 Paesi fondatori. In quanto proponente dell'AIIB, la Cina sarà il maggiore azionista della nuova banca. Secondo il MOU (*Memorandum of Understanding*) della fondazione dell'AIIB, il capitale per essa autorizzato sarà di 100 miliardi di dollari e quello di avvio iniziale sarà di 50 miliardi di dollari. Con l'inizio delle operazioni, l'AIIB si unirà alla famiglia delle istituzioni finanziarie multilaterali per il sostegno dello sviluppo economico e sociale su ampia scala in Asia. Gli investimenti in infrastrutture, solidi e sostenibili, porteranno ad ottenere risultati di sviluppo superiori, a migliorare la qualità della vita e le capacità economiche dei cittadini asiatici, e a generare ricadute positive in altre parti del mondo.

Il ruolo e l'importanza dell'Asia sulla scena internazionale sono aumentati, ma la regione deve affrontare gravi carenze infrastrutturali e strozzature spinose. I fabbisogni d'investimento per infrastrutture dell'Asia sono cresciuti in modo esponenziale. L'AIIB aiuterà i suoi membri a modernizzare strade, ferrovie e porti; migliorare l'accesso all'energia elettrica; espandere i servizi di telecomunicazione; far avanzare la pianificazione urbana; e fornire acqua e servizi igienico-sanitari.

Al momento del riconoscimento formale della proposta dell'AIIB, i Paesi partecipanti al progetto erano 57. Tanti paesi asiatici hanno risposto positivamente. Per quanto riguarda la partecipazione europea, è di marzo 2015 l'annuncio dell'adesione del Regno Unito, prima, e di Italia, Francia e Germania, poi. La complementarietà economica tra Cina e UE è ancora fondamentale per aumentare la concorrenza e per promuovere ulteriormente la cooperazione economica e commerciale tra Cina e UE. Potrebbe emergere una situazione win-win.

L'AIIB è un'istituzione di grandi promesse in una regione con grandi esigenze. Dato che apre le sue porte alle imprese nel 2016, sono pienamente fiduciosa che possa realizzare il suo potenziale, raggiungendo – e cercando di superare – obiettivi e standard stabiliti dai suoi azionisti.

Non solo il progetto dell'AIIB, ma anche quello di OBOR sono svolti progressivamente. L'emergere dell'AIIB e del progetto più grande di OBOR è incoraggiante, portando energia e forza positiva dello sviluppo economico. In un mondo multipolare, sembra inevitabile che ci saranno organizzazioni di sviluppo multipolari e diverse banche di sviluppo plurale - laterali e multilaterali. Siamo cautamente ottimistici che i partner del Nord e del Sud che lavorano insieme troveranno soluzioni “win-win” per lo sviluppo sostenibile e la pace nel mondo.

Bibliografie

Asian Infrastructure Investment Bank, Articles of Agreement, 2015

Joint Written Interview with Media from Turkmenistan, Russia, Kazakhstan, Uzbekistan and Kyrgyzstan, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2013

The SCO summit to strengthen financial cooperation in the construction of agricultural, energy, communications, transport and logistics, People's Daily Overseas Edition, 2015

Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, National Development and Reform Commission People's Republic of China, 2015

L'importanza delle infrastrutture per la crescita sostenibile, Alberto Brugnoli, Éupolis Lombardia, 2013

Business logistics-importance and some research opportunities, Ronald H. Ballou

Indicator 10 Economic importance of ports

Infrastructure in trade and economic development, 2014

The importance of infrastructure to our economic and social development, Tully Cornick, 2011

The significance and performance of infrastructure in China, Graeme Newell, Kwong Wing Chau, Siu Kei Wong, 2009

The general situation of the infrastructure in China, XinHu Futures, 2013

The inquiry of RMB internationalization, Jie Yuqin, 2015

La Cina viaggia ad alta velocità, Andrea Turi, 2014

New structural economics and resource financed infrastructure, Justin Yifu Lin, Yan Wang, 2016

Overcapacity in China, European Union Chamber of Commerce in China, 2009

Is China's New AITB A Clever Ploy?, David M. Smick, 2015

China: Banking on a new international financial institution, Yide Qiao, 2015

The fragile economic recovery in Europe and the Increasing risk of deflation in 2015, Wei Shan

The fragile economic recovery in Europe and the Increasing risk of deflation in 2015, Wei Shan

The road to recovery of European economies is still uneven, Gang Li, 2015

EUROPEAN COMMISSION (2010), Energy Infrastructure Package, COM(2010) 677 final. According to IHS CERA the EU investment requirements for generation capacity up to 2020 will even equate to around EUR 750 billion: IHS CERA (2013), Energy Investment Imperative. Toward a Competitive and Consistent Policy Framework, Special Report, Cambridge, MA.

EUROPEAN PARLIAMENT (2001), The Large Combustion Plant Directive, 2001/80/EC.

EUROPEAN PARLIAMENT (2010), The Directive on industrial emissions, 2010/75/EU

IHS CERA (2013), Ibidem, p. 2

Financing the European Energy Infrastructure of the Future, Simone Tagliapietra, 2013

The inspiration of "Infrastructure trap" for China, Yu Wang

The Asian Infrastructure Investment Bank: A Win-Win for China-EU Relations, Shi Zhiqin, Vasills Trigkas, 2015

The AIIB leads the Internationalization of the RMB, Huang Jian, Huang Weipin, 2015

The AIIB will change the existing international financial system, Liu Xiangfeng, 2015

The report of the RMB internationalization, The People's Bank of China, 2015

The EU launched a large-scale investment plans to stimulate the European economy, Ju Hui, 2014

Analysis of european investment plan, Song Xin

Is China's New AITB A Clever Ploy? David M. Smick, 2015

China: Banking on a new international financial institution, Yide Qiao, 2015

The Oxford Handbook of Africa and Economics: Volume 2: Policies and Practices, Célestin Monga, Justin Yifu Lin, 2015

Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, released by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce.

One Belt One Road: A role for UK companies in developing China's new initiative, China-Britain Business Council

Ultima chiamata per l'Europa, Paolo Borzatta, 2015

China to Contribute \$40 Billion to Silk Road Fund New Trade-Development Push Gathers Momentum, Jeremy Page, 2014

Nadege Rolland, China's New Silk Road, The National Bureau of Asian Research.

Sitografie

https://en.wikipedia.org/wiki/Asian_Infrastructure_Investment_Bank

http://baike.baidu.com/link?url=4EQaKiA1UjJ_9kQOyWBo5USqQvNLGQejO9cOB_dEP_fMRjTzrgE3rzejGfURf3m2U8QqT0mWsoHKNpCL5KqgtDtn0MBQ3AN5zt8jFrGTpH9_ulDYzH-gSwf47OK2CYVg_SlniNh4VgsOQWvcCWzPs80omDLkUftlIwAhZY3tAu

<http://www.cnpc.com.cn/en/FlowofnaturalgasfromCentralAsia/FlowofnaturalgasfromCentralAsia2.shtml>

http://baike.baidu.com/link?url=59yIv-Zr9f821y-d8hEH_64GLaCsMsSpkbGN0Jlmt_xbHLRyihjA1pg3MyoljD4zhP4eBQZF9J2j2RKeaLlCc_

<http://xianhuo.hexun.com/2014-01-15/161451500.html>

<http://data.eastmoney.com/cjsj/hjwh.html>

http://finance.ifeng.com/a/20150629/13804651_0.shtml

<http://m.fei123.com/920000/917721.shtml>

<http://world.people.com.cn/n/2015/0511/c1002-26982587.html>

http://www.zxhy012.com/showonecontent_2_6842.html

http://www.zxhy012.com/showonecontent_2_6842.html

http://eeas.europa.eu/delegations/china/eu_china/trade/index_zh.htm

http://eeas.europa.eu/delegations/china/eu_china/trade/index_zh.htm

http://eeas.europa.eu/delegations/china/press_corner/all_news/news/2015/20150311_zh.htm

<http://www.imi.org.cn/uncategorized/14515>

<http://www.yangqiu.cn/sapchina0/20203.html>

<http://youngchina.review/archives/1729>

<http://money.163.com/15/0327/16/ALNQ7298002555CG.html>

<http://www.scio.gov.cn/index.htm>